



**UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO**

**ESCUELA DE POSGRADO**

**PROGRAMA ACADÉMICO DE MAESTRÍA EN  
GESTIÓN PÚBLICA**

**Incidencia de la informalidad en la prestación del servicio de transporte público  
interprovincial de personas en La Libertad 2021**

**TESIS PARA OBTENER EL GRADO ACADÉMICO DE:**

Maestra en Gestión Pública

**AUTORA:**

Guzmán Zavaleta, Virginia Marilyn (ORCID: 0000-0001-5309-3421)

**ASESOR:**

Dr. Chávez Epiquén, Abdías (ORCID: 0000-0002-5241-6003)

**LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:**

Gestión de Políticas Públicas

TRUJILLO – PERÚ

2022

## DEDICATORIA

*El presente trabajo se lo dedico principalmente a Dios por darme la vida y salud, a mi amado esposo Harold Frank Inga Bartra, hijito Harold Dylan Inga Guzmán, y bebe que llevo en mi vientre que son mi fuerza, mi inspiración para salir adelante...*

*A mis padres: Carlos Guzmán Chiclayo y María Esperanza Zavaleta Zavaleta por la formación académica e inculcarme valores que hoy cultivo y me hacen ser la persona honesta y de buenos principios que soy.*

*Virginia Marilyn Guzmán Zavaleta.*

## **AGRADECIMIENTO**

*A Dios por permitirme estar viva y guiarme con el conocimiento necesario para cumplir mis metas, asimismo, por dotarme de salud, sabiduría, bondad y paciencia a lo largo de mi vida.*

*A Harold Frank Inga Bartra, mi amado esposo y compañero de vida, por su incondicional apoyo.*

*A Harold Dylan Inga Guzmán, mi amado y adorado hijo que a pesar de su corta edad es mi alegría y mi fuerza para ser mejor persona día a día.*

## Índice de contenidos

Carátula .....	i
Dedicatoria .....	ii
Agradecimiento .....	iii
Índice de contenidos .....	iv
Índice de tablas .....	v
RESUMEN .....	vi
Abstract .....	vii
I. INTRODUCCIÓN.....	1
II. MARCO TEÓRICO .....	4
III. METODOLOGÍA .....	16
3.1. Tipo y diseño de investigación .....	16
3.2. Categorías y subcategorías .....	17
3.3. Escenario de estudio .....	17
3.4. Participantes .....	17
3.5. Técnicas e instrumentos de recolección de datos .....	18
3.6. Procedimientos .....	18
3.7. Rigor científico .....	18
3.8. Aspectos éticos .....	19
IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN.....	20
4.1. Presentación de resultados .....	20
4.2. Discusión de resultados .....	42
V. CONCLUSIONES.....	47
VI. RECOMENDACIONES.....	49
REFERENCIAS .....	50
ANEXOS	

## Índice de tablas

TABLA 1.....	20
TABLA 2.....	23
TABLA 3.....	25
TABLA 4.....	28
TABLA 5.....	31
TABLA 6.....	33
TABLA 7.....	35
TABLA 8.....	38
TABLA 9.....	40

## RESUMEN

La presente investigación tuvo por objetivo determinar la incidencia de la informalidad en la prestación del servicio de transporte público interprovincial de personas en La Libertad 2021. Haciendo uso de la metodología cualitativa de tipo básico la autora profundiza en el análisis de la informalidad en el servicio de transporte público interprovincial de personas en la región La Libertad utilizando para ello la entrevista como instrumento de recolección de datos la cual fue aplicada a servidores públicos de la Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones de la región de La Libertad. Los resultados obtenidos en la presente investigación permitieron concluir que la informalidad incide negativamente en el servicio de transporte público interprovincial de personas en tanto que los transportistas informales no ofrecen las condiciones de seguridad requeridas, son constantemente detenidos y multados, no tienen acceso a paraderos y terminales autorizados, no respetan las horas máximas de los conductores y no cuentan con los seguros contra accidentes de tránsito. Finalmente, el informe culmina con algunas recomendaciones a los transportistas informales y a la Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones de La Libertad.

**Palabras clave:** Transporte público interprovincial de personas, informalidad, servicio público.

## **Abstract**

The objective of this research was to determine the incidence of informality in the provision of interprovincial public transportation services in La Libertad 2021. Using a basic qualitative methodology, the author delves into the analysis of informality in the interprovincial public transportation service in the region of La Libertad using the interview as an instrument of data collection, which was applied to public servants of the Regional Management of Transport and Communications of the region of La Libertad. The results obtained in this investigation led to the conclusion that informality has a negative impact on the interprovincial public transportation service, since informal carriers do not offer the required safety conditions, are constantly stopped and fined, do not have access to authorized stops and terminals, do not respect the maximum hours of drivers and do not have insurance against traffic accidents. Finally, the report concludes with some recommendations to informal carriers and to the Regional Transportation and Communications Management of La Libertad.

**Keywords:** Interprovincial public transportation of persons, informality, public service.

## I. INTRODUCCIÓN

El hecho de que en Latinoamérica no exista un sistema de transporte confortable tiene su parte de culpa en la alta informalidad que aqueja a la mayoría de estos países. Según el (Banco de Desarrollo de América Latina [CAF], 2018) en Latinoamérica la informalidad tiene diversas y complejas raíces que van desde la corrupción, la falta de cultura cívica, el desequilibrio entre la oferta y la demanda y la precaria planificación de usos del suelo.

El tiempo transcurrido para llegar de un lugar a otro dice mucho de la calidad de vida de los ciudadanos, de hecho, el sistema de transporte que muestre una ciudad es uno de los factores claves para determinar el confort y nivel de vida de sus habitantes. Un Sistema de Transporte Integrado (SIT) donde se hallen diversas formas de movilidad con vías de transporte seguras, accesibles y respetuosas del medio ambiente, es el reto de muchas ciudades de Latinoamérica.

El Perú se encuentra en el puesto séptimo con la peor congestión vehicular en el mundo (Tom Tom, 2019). La posición que ocupa el Perú en el ranking mundial de congestión vehicular obedece ineludiblemente al alto porcentaje de informalidad en el servicio de transporte de personas que según estimación de la (Confederación de Transportistas Terrestres del Perú [COTRAP], 2019) corresponde al 89% de todas las empresas a nivel interprovincial.

La informalidad en el servicio de transporte conduce a que los ciudadanos viajen en medio del desorden, la inseguridad y el riesgo de padecer cualquier accidente debido la gran cantidad de vehículos que prestan el servicio sin la revisión técnica correspondiente y sin cumplir con los requerimientos mínimos para la idoneidad del servicio.

Esta informalidad a la que hacemos referencia impide también que se obtengan recursos para la construcción de nuevos terminales terrestres, además de influir negativamente en las empresas privadas que ante las desventajas de los informales

no invierten en la renovación de sus flotas. Incluso, según informa (Rivera, 2018) muchos transportistas pasan paulatinamente de la formalidad a la informalidad para sobrevivir.

En la región de La Libertad debido a los constantes operativos de transportes realizados por la Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones (GRTC) se puede verificar que hay bastantes vehículos informales que diariamente brindan el servicio de transporte público interprovincial de personas sin contar con las autorizaciones requeridas.

Esta situación pone en riesgo la seguridad de los usuarios debido a que los conductores al no estar en planillas son obligados a largas horas de viaje, rotación de horarios y utilización de paraderos informales donde habitualmente se producen los asaltos. Se considera además que los conductores de la región La Libertad desconocen de los beneficios que acarrea prestar el servicio de manera formal, pues al tener la creencia errada que actuando en la informalidad obtienen mayores ventajas terminan siendo objeto de multas, inhabilitaciones y/o eventuales retenciones de licencias que a la larga les perjudica.

El problema de la informalidad en el servicio de transporte público interprovincial de La Libertad es un pendiente por resolver para la Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones que diariamente atiende a muchos transportistas que anhelan formalizarse, pero encuentran impedimentos ya sea burocráticos, económicos o personales que les impide acceder a las autorizaciones para brindar legalmente este servicio. Mientras tanto, debido al contexto de la pandemia los informales siguen operando en terminales sin regulación y la gente, para evadir los controles sanitarios y preventivos, muchas veces prefiere abordar estos buses sin considerar que ponen en riesgo su salud e integridad personal.

En este contexto, surge la pregunta problema que sirvió de norte para el desarrollo de la presente investigación: ¿De qué manera incide la informalidad en la

prestación del servicio de transporte público interprovincial de personas en La Libertad 2021?

Considerado tal pregunta de investigación, el estudio se justificó en cuanto su desarrollo permitió identificar que la informalidad incide negativamente en el servicio de transporte público de personas en La Libertad. Además, con el desarrollo de la presente investigación se pudo evidenciar que los conductores de la región La Libertad desconocen de los beneficios de la formalidad y de los esfuerzos que vienen implementando al GRTC para que estos accedan a la formalidad del servicio que brindan. Asimismo, el estudio permitió a la autora proponer la impartición de charlas y/o talleres a fin de hacer de conocimiento a los transportistas las desventajas de prestar el servicio de manera informal.

En cuanto a los objetivos de la presente investigación, se tuvo como objetivo general: determinar la incidencia de la informalidad en la prestación del servicio de transporte público interprovincial de personas en La Libertad 2021 y como objetivos específicos: 1) identificar los factores que impiden la formalización en el servicio de transporte público interprovincial de personas en la región La Libertad.; 2) determinar los beneficios que tendrían los transportistas informales al obtener su autorización de la autoridad competente y; 3) determinar las consecuencias negativas de prestar el servicio público interprovincial de personas sin contar con las autorizaciones requeridas de parte de la Gerencia de Transportes y Comunicaciones de la región La Libertad.

## II. MARCO TEÓRICO

En cuanto a los antecedentes que envuelven el desarrollo de la presente investigación se han identificado los siguientes estudios:

Rupay (2018) en su tesis titulada “Luchando contra la informalidad en el transporte terrestre de personas: el caso de coordinación de la sede desconcentrada Junín de la Superintendencia de Transporte Terrestre, Carga y Mercancías” para optar el título de Licenciada en Ciencia Política y Gobierno por la Pontificia Universidad Católica de Trujillo. La autora analiza un caso de aparente éxito en la lucha contra la informalidad dado en Junín y a partir de allí profundiza en determinar por qué otras sedes no tienen los mismos resultados. Haciendo uso del método no experimental y luego de un análisis empírico de la realidad observada la autora puede concluir que “la coordinación es importante para que exista mayor efectividad en las acciones de fiscalización de la SUTRAN en contra de la informalidad en el TTP. Así, se ha verificado que, para que la UD Junín haya alcanzado un alto *enforcement* fiscalización, ha sido relevante la coordinación entre la UD Junín y las distintas instituciones con competencias en transporte de la región para que consigan cumplir sus objetivos compartidos” (p, 45).

Benites (2018) en su tesis titulada “La Formalización del Micro Empresario del Servicio Público de Transporte de Pasajeros (modalidad microbuses) y su Contribución en la Dinamización de la Economía en la Provincia de Trujillo” para optar el título profesional de economista. La investigación tuvo como objetivo determinar la contribución de la formalización del micro empresario del servicio público de transporte de pasajeros en la dinamización de la economía de la ciudad de Trujillo. Siguiendo el método no experimental de corte transversal y de diseño correlacional – causal se arribó a las siguientes conclusiones: i) la informalidad impide que los conductores tengan acceso a los beneficios que por ley les corresponde, además de que se encuentran expuestos a peligros debido a que trabajan sin ningún tipo de seguro frente a riesgos, ii) la formalidad no solo beneficia a los conductores de transporte, sino

también a las empresas en general debido a que la contribución fortalece la economía e impulsa el desarrollo del país en general.

Chuco (2018) en su tesis “Incidencia de normas regionales en la formalización del servicio de transporte público de personas interprovinciales en la región La Libertad” para obtener el título profesional de abogada. El objetivo de la investigación fue determinar la incidencia de las normas regionales en la formalización del servicio de transporte público de personas interprovincial en La Libertad. La investigación se acogió al método cualitativo de tipo aplicado. Empleando como instrumentos a la entrevista y el análisis documentario. Los resultados obtenidos permitieron concluir que: i) existe una incidencia positiva de la ordenanza Municipal N°020-2017-GRLL/CR en la formalización del servicio de transporte público de personas interprovincial de La Libertad al propiciar mecanismos de simplicidad para conceder las autorizaciones correspondientes, ii) gracias a la referida ordenanza, durante el 2018 a nivel del gobierno regional se han formalizado 490 unidades de transporte de un total de 595.

En lo que respecta a las teorías que sustentan el desarrollo del presente estudio, se tiene en primer orden la referida a la teoría de «la economía informal» que indica que conceptualizar el fenómeno de la informalidad es una tarea compleja debido a su diversidad de causas, efectos y a la complejidad de su origen (Santos et al., 2021). Así, por ejemplo, para los países en desarrollo la informalidad puede estar asociada a la falta de empleo, la corrupción, la cultura de evasión fiscal y el difícil de acceso al mercado formal, mientras que, en países con mayores índices de desarrollo, la informalidad puede deberse al alto flujo migratorio de personas provenientes de países en desarrollo o a la dualidad de empleos tanto en el mercado formal como informal.

El termino *informalidad* fue acuñado por primera vez en 1970 por la Organización Internacional del Trabajo cuando se pronunció sobre aquellas personas que aun teniendo un empleo formal buscaban otros medios de generar ingresos dado sus bajos salarios principalmente en países en desarrollo. Abordando esta perspectiva, el fenómeno de la informalidad parece constituirse como un refugio de quienes huyen de las exigentes reglamentaciones públicas sobre el funcionamiento de los mercados,

resultando así, una evidencia empírica del espíritu empresarial reprimido, o mejor aún, una realidad universal intrínseca y funcionalmente ligada al capitalismo formal (Ehebrecht, Heinrichs y Lenz, 2018).

Lo cierto es que, desde la interpretación que se le quiera dar, la informalidad representa “una realidad que muestra evidentes vínculos con la desigualdad socioeconómica del mundo en el que vivimos, con la pobreza y con la exclusión social de capas extensas de la población, en las más variadas economías, avanzadas o emergentes” (Santos, et al., 2021, p.26). ¿Puede sostenerse entonces que la informalidad es una consecuencia del capitalismo formal? Al respecto, existen diferentes teorías que intentan explicar el origen y evolución de la informalidad conforme representamos en la tabla a continuación:

**Tabla 1**

*Teorías sobre el origen y evolución de la informalidad*

<b>Enfoque dualista</b>	<b>Enfoque neoclásico</b>	<b>Enfoque estructuralista</b>
Postula que el sector informal está apartado del sistema formal y que es excluido de las economías modernas por el desequilibrio existente entre el índice de crecimiento poblacional y el desarrollo industrial que no se condice con la cualificación de los informales en la transición	Postula que el origen de la informalidad está en las restricciones gubernamentales que, en su afán de sistematizar los procesos económicos, generan efectos colaterales en el mercado, lo cual se traduce en la informalidad. Según esta teoría, retirando estas restricciones el sector informal podría	Indican los estructuralistas que no precisamente la informalidad se debe al crecimiento industrial, sino a las propias características (las que son intrínsecas y heterogéneas) de las personas tanto del mercado formal como informal. Estas características que según los estructuralistas son el

del llamado “modernismo económico”.	incorporarse rápidamente al crecimiento económico.	origen de la informalidad están asociadas a brechas étnicas y de género, falta de acceso educativo y de desarrollo de espacios geográficos.
-------------------------------------	--	---

*Nota:* Adaptado de Santos et al., 2021 p. 80.

Ahora bien, desde una visión macro, la economía informal puede responder a múltiples causas como i) la ineficacia y pocas facilidades de la normatividad tributaria que conduce a los agentes a ocultar su actividad económica, ii) la burocracia gubernamental que dificulta a los individuos a pasar al sector formal, iii) la inmoralidad fiscal y la falta de incentivos de las instituciones cuando no propician las condiciones suficientes para el inducir a la formalidad (Ehebrecht, Heinrichs y Lenz, 2018, p. 243-245).

Ruano (2017) postula que la informalidad tanto en países desarrollados como en vías de desarrollo se encuentra ampliamente segmentada según es estatus social, el sector en que opera y la utilidad para con la sociedad. Lo cierto es que todas las personas que operan dentro del sector informal reúnen una característica común: carecen de protección legal y social e incluso son discriminados. Según Chen (2012, p. 4-5) existen las siguientes teorías que explican su naturaleza y composición:

- Escuela dualista. – la informalidad está compuesta por actividades marginales – ajenas al sector forma difíciles de vincularsele – que son aprovechadas para el sustento de los pobres y los protege de la crisis.
- Escuela estructuralista. – defiende que la economía informal está compuesta por pequeñas empresas y trabajadores dependientes a estas capaces de reducir los costos e insumos de mano de obra.

- Escuela legalista. – los empresarios informales merecen reconocimiento en tanto que son agentes valientes que evitan invertir esfuerzos, dinero y tiempo en acceder a registro formal. Estos empresarios merecen mayor atención del gobierno a fin de poder ser legalmente reconocidos.
- Escuela voluntarista. – los informales son empresarios que libre y deliberadamente operan al margen de impuestos, regulaciones y autorizaciones. Para la escuela voluntarista, la causa de la informalidad no es la excesiva y engorrosa tramitación (como sí lo es para la escuela legalista) sino la propia voluntad de los agentes.

De esta manera, resulta necesario que las instituciones se conviertan en actores de fomento e inclusión de la formalidad, lo cual se puede dar mediante la construcción de políticas públicas que consideren la fuga de impuestos del sector informal, los beneficios de pasar a la formalidad y las facultades de los individuos para innovar, hacer crecer e impulsar el crecimiento económico e integren todos estos factores en una estrategia participativa constante y flexible en su aplicación.

Se debe considerar que las políticas económicas que adopte cada gobierno para el sector formal repercuten también, de manera directa o indirecta, en la economía informal, por ello debe realizarse un monitoreo constante de los impactos negativos y positivos a fin de poder intervenir atendiendo a las necesidades y riesgos específicos de cada sector informal.

Es preciso indicar que comprender las teorías, los orígenes, las causas y las características de la informalidad es importante porque permite canalizar los múltiples estudios que intentan transformar la informalidad hacia actividades productivas que lejos de pasar por sobre el sistema económico, ayuden a consolidarlo en pro de los trabajadores, los empresarios y la sociedad en su conjunto.

En comparación con los trabajadores formales, los trabajadores informales tienen en promedio ingresos más bajos y enfrentan riesgos más altos, tienen menos

probabilidad de disfrutar de oportunidades económicas y protecciones jurídicas y son menos capaces de ejercer derechos económicos y de tener voz colectiva (Chen, 2012, p. 20). Sin embargo, no se puede negar que la economía informal es un elemento crucial en la lucha contra la pobreza y la desigualdad.

Finalmente resta decir que los cambios tecnológicos, las constantes crisis económicas a nivel nacional e internacional, así como los continuos flujos migratorios, sumado al alta y/o baja tasa de natalidad para algunos países pueden generar nuevos modelos de informalidad que hacen de esta problemática se convierta en «un fenómeno en constante movimiento».

Considerando ello, Morán (2021) indica que lo que actualmente se necesita es un cambio de paradigma: un nuevo modelo de economía híbrida que acepte la diversidad en la que opera el “nuevo mercado” donde la informalidad mueve más economía que la formalidad en los países de Latinoamérica.

Este cambio de paradigma ha de aceptar lo moderno y lo tradicional y equipar las brechas existentes entre los grandes productores y los pequeñas, de manera que se propicie el clima adecuado para que los agentes informales vean en la “formalidad” un valor agregado. Cervero (2000) sostiene que esta innovación permite la modernización del servicio pues los agentes privados pueden invertir en nuevas y mejores flotas y el Estado encargarse de gestionar los recursos recaudados para la construcción de carreteras, puentes, terminales, señalizaciones y demás vías de acceso.

Este nuevo paradigma, según explican Pojani y Stead (2015) debe fundamentarse en un marco de política integral cuyos objetivos sean amplios y abarquen toda la complejidad fenomenológica de la informalidad de manera que se pueda crear más empleos formales mediante actividades estratégicas como:

- Registrar y regular los negocios y empleos informales.
- Ampliar el margen de protección estatal hacia los trabajadores informales, especialmente a los más pobres.

- Aumentar la productividad y los ingresos de los negocios y los trabajadores informales.

Rekhviashvili y Sgibnev (2020) defienden la idea de que los informales no son un grupo excluido de la sociedad y ajeno a ella, sino su otra cara. Se trata – explica el autor, de un sector que opera al margen de las regulaciones pero que permite el sustento, educación, salud y desarrollo de muchas personas que no conocen los beneficios de la formalidad o que, conociéndolos, deciden auto determinar su actividad y operar bajo los umbrales del derecho (De Soto, 1990).

Para los empresarios grandes y medianos empresarios la formalidad es el único camino y el Estado tiene todo un sistema de beneficios fiscales y tributarios por el empleo que generan (Pojani y Stead, 2015). No obstante, el pequeño, mediano y microempresario está sometido a un arduo régimen de impuestos que muchas veces les impide superar los dos años de actividad en el mercado (Chen, 2012, p. 24-25).

El problema con la informalidad es que se pierde las oportunidades de acceder al proceso de modernización, pues al actuar al margen de la ley, los informales no pueden exigir ser parte de los beneficios y/o ventajas que la formalidad les ofrece (Rekhviashvili y Sgibnev, 2020). Esta situación merece ser atendida desde una visión estructural que se oriente a tratar al informal como un reflejo de la sociedad y el mercado mismo y no como un mal que “hay que erradicar” (De Soto, 1990).

Ahora bien, habiendo desarrollado la teoría de la economía informal, lo que ahora nos ocupa es abordar lo referido al transporte público interprovincial de personas que consiste precisamente en la actividad destinada a trasladar personas desde un punto de origen hacia un punto de llegada siguiendo una determinada ruta, la cual es establecida por la autoridad competente mediante una resolución de autorización previo al cumplimiento de ciertos requisitos conforme lo establece el numeral 3.62 del artículo 3° del Reglamento Nacional de Administración de Transporte (RENAT).

El RENAT, junto con la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre (LGTTT) N° 27181 son las normas más representativas que regulan el servicio de

transporte público de personas en el Perú. Según el artículo 2.a) de la referida LGTTT el transporte terrestre es aquel “desplazamiento en vías terrestres de personas y mercancías. No incluye la explotación de infraestructura de transporte de uso público”. Este concepto se complementa con lo indicado en el punto 2.b) del mismo artículo donde se establece que el servicio de transporte constituye una “actividad económica que provee los medios para realizar el transporte terrestre”.

Sobre la base de lo indicado en los preceptos normativos citados puede sostenerse que el transporte público de personas es un servicio esencial de la sociedad que permite a los individuos interconectarse a través de una red vial que es administrada por el Estado. Ruano (2017) concibe al transporte de personas como un sistema estructural y esencial de la sociedad en cuanto permite el desplazamiento de las personas, el intercambio de mercancías y la integración de los pueblos.

Según Vínces y Cumpa no se puede entender con plenitud al servicio de transporte terrestre sino se aborda primero la «teoría del servicio público» a cuyo tenor se entiende como tal a “toda actividad indispensable para el desarrollo de la sociedad, que debe ser asegurada, regulada y controlada por el poder público” (2016, p. 144).

Los propulsores de esta teoría, principalmente de la escuela de Duguit, defienden además que el servicio público se caracteriza por ser una actividad técnica que atiende a una necesidad pública de manera continua, regular y sistematizada que es gestionada por la Administración Pública o por empresas privadas previa autorización y regulación correspondiente (Bascón et al., 2016).

Siguiendo los estudios de Denhardt y Denhardt (2015) la actividad ha de ser considerada como servicio público cuando reúna los siguientes requisitos: i) debe satisfacer intereses esenciales de la sociedad de forma que se busque alcanzar el bien común y ii) estar calificada como una actividad de servicio público a través de una ley. De manera que, para que cierta actividad sea considerada jurídicamente como un «servicio público» es el legislador quien debe decidir su carácter esencial o no esencial y en base a ello, regular el marco legal de su actuación.

Percíbese entonces que el servicio público, es una de las maneras en las que se puede brindar los servicios esenciales de una sociedad cuya tarea le esta designada, principalmente al Estado y en ciertas ocasiones excepcionales a empresarios privados como ocurre con el servicio de transporte interprovincial de personas en el Perú,

Aclaradas estas nociones, y a la luz de lo previsto en la LGTTT, el servicio de transporte terrestre de personas en Perú no puede calificarse, en estricto, como servicio público, ya que no ha sido reservado en titularidad al Estado. En este sector, el rol estatal es solamente orientador, pues encamina la actividad hacia el bien común mediante una regulación subsidiaria, cuando el mercado presente anomalías o cuando, dentro de él, se pongan en riesgo o vulneren derechos fundamentales de los usuarios del servicio (Vínces y Cumpa, 2016, p. 146).

De la lectura del artículo 3° de la LGTT se puede advertir que el rol del Estado en el servicio de transporte terrestre se orienta a la satisfacción y resguardo de los intereses de los usuarios, así como a velar por el cumplimiento de las condiciones mínimamente requeridas para garantizar la seguridad, salud y protección del medio ambiente. En parecido sentido, resumiendo lo indicado en los artículos 4.1) y 4.2) de la LGTTT el papel del estado en materia de transporte de personas se avoca al cumplimiento de aquellas funciones que no pueden ser desarrolladas por el sector privado, principalmente vinculadas al libre mercado y competencia desleal, así como a corregir los efectos colaterales de la actividad vinculados a tráfico y contaminación vehicular.

De tal forma que, si bien la actividad de transporte ha sido delegada a los particulares, ello no significa que el Estado no deba tener una actuación vigilante en la verificación de la calidad e idoneidad del servicio brindado a los usuarios. Así lo ha expresado el Tribunal Constitucional al indicar que por el servicio de transporte una actividad esencial cuyo interés y alcance es de carácter nacional y el estado debe tener una actuación diligente en tanto que,

Se justifica un especial deber de protección estatal a los usuarios del servicio y, con ello, una reglamentación más estricta del mismo, supervisando que la prestación se otorgue en condiciones de adecuada calidad, seguridad, oportunidad y alcance a la mayoría de la población (Expediente N°0034-2004-PI/TC, 2005, FJ. 44).

De este modo, debe entenderse que el servicio de transporte de personas en sus diversas modalidades y rutas a lo largo de todo el Perú, es un servicio de interés económico general que ha sido delegado a los privados pero que debe acogerse a los parámetros normativos respectivos (Reglamento Nacional de Administración de Transporte – Decreto Supremo N°017-2009-MTC) en el marco de la economía social de mercado y el respeto de los derechos de los consumidores reconocido en la Constitución.

Es preciso indicar además que, antes de la vigencia de la Constitución de 1993 el servicio público de personas estaba a cargo del Estado, pues era propio del modelo intervencionista que caracterizaba a esta carta magna de la época. Sin embargo, con la dación de la Constitución de 1993 y su apertura al libre mercado, este servicio pasó en manos de las empresas privadas, quienes, como ya se indicó, deben cumplir con los requisitos de idoneidad, regularidad, seguridad y calidad en el ejercicio de su actividad.

Chen (2012) apunta que en el sector de transporte no existe una informalidad plena pues, muchas veces las empresas de este rubro cumplen con muchos de los requisitos, pero no con todos, a lo que el autor denomina “existencia de zonas grises” que es para los informales un tipo de “estrategia” para evitar afrontar largos procesos de tramitación, continuadas fiscalizaciones, impuestos, tributos y demás deberes que nacen de la formalidad.

Resulta penoso además considerar lo referido por Rivera (2018) quien en su calidad de especialista en el Servicio de Atención al Ciudadano del INDECOPI indica que muchos transportistas formales deciden pasar a la informalidad para poder

“sobrevivir” a la carga tributaria impuesta por el Estado. Esta idea se condice con la visión legalista de la informalidad, la cual asume que la deficiente, larga y burocrática tramitación burocrática en las entidades del sector público es lo que más produce la informalidad (De Soto, 1990).

Por otro lado, este servicio se clasifica según el ámbito territorial en provincial, regional y nacional y según el elemento transportado en servicio de transporte de personas, servicio de transporte de mercancías y servicio de transporte mixto conforme se deja ver en la tabla a continuación:

**Tabla 2**

*Clasificación del servicio de transporte terrestre de personas*

<i>Criterio de clasificación</i>	<i>Clasificación</i>
<i>Por el ámbito territorial</i>	<i>Servicio de transporte provincial</i> <i>Servicio de transporte regional</i> <i>Servicio de transporte nacional</i>
<i>Por el elemento transportado</i>	<i>Servicio de transporte de personas</i> <i>Servicio de transporte de mercancías</i> <i>Servicio de transporte de mixto</i>

*Nota: adaptado del Decreto Supremo N°017-2009-MTC*

Finalmente, en lo que ataque a las definiciones conceptuales de la presente investigación, se ha creído a bien presentar la definición de informalidad introducida por De Soto,

El sector informal está constituido por el conjunto de empresas, trabajadores y actividades que operan fuera de los marcos legales y normativos que rigen la actividad económica. Por lo tanto, pertenecer al sector informal supone estar al margen de las cargas tributarias y normas legales, pero también

implica no contar con la protección y los servicios que el estado puede ofrecer (Citado por Loayza, 2008, p. 44).

Así también, se tiene la definición conceptual de servicio público de transporte que, como se dejó ver de los párrafos *supra* está dispersa entre la LGTTT y el RENAT a cuyo tenor es un servicio esencial delegado a las empresas privadas, pero controlado por el Estado el cual consiste en trasladar personas de un lugar a otro dentro del marco legal vigente y contando con las autorizaciones y permisos respectivos.

### III. METODOLOGÍA

#### 3.1. Tipo y diseño de investigación

- **Tipo de investigación**

**Investigación básica.** – Según Hernández et al., (2014) la investigación básica, llamada también pura o teórica es aquella que se aboca a incrementar los conocimientos científicos sin llegar a contrastarlos en un contexto práctico determinado.

El empleo de tipo de investigación básica permitió a la autora profundizar en las causas que conducen a la informalidad en los transportistas de la ciudad de Trujillo, indagando incluso en los efectos que dicha práctica les acarrearía a corto, mediano y largo plazo.

Asimismo, identificadas estas causas o factores, se pudieron proponer capacitaciones a los propietarios informales a efectos de dar a conocer las ventajas y beneficios de la formalización.

- **Diseño de investigación**

**Investigación acción.** – según Otzen y Manterola (2017) el objetivo central de la investigación acción es solucionar problemas concretos que se presentan en el cotidiano de la vida social. Su finalidad última es ofrecer información que sirva de guía en la toma de decisiones para proyectos determinados de modo que se obtengan mejoras estructurales en beneficio de un colectivo social.

Según Herrera (2017) existen tres fases esenciales en el diseño de la investigación-acción: observar (aquí el investigador toma nociones profundas del problema y comienza a recolectar los datos, pensar (es la etapa de analizar e interpretar los datos recolectados) y actuar (con el conocimiento adquirido, e busca solucionar los problemas y/o ofrecer propuestas de mejora).

### 3.2. Categorías y subcategorías

Categorías	Subcategorías
Informalidad	Ventajas de la formalización Factores que impiden la formalización
Prestación del servicio de transporte público interprovincial	Labor de la GRTC-LL Requisitos para prestar el servicio Servicios brindados por la empresa de transporte

### 3.3. Escenario de estudio

Considerando la naturaleza del problema y su inminente connotación institucional, la presente investigación tuvo como escenario de estudio a la Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones debido a que es la entidad llamada a brindar las autorizaciones requeridas para la prestación de servicio de transporte público interprovincial de personas.

### 3.4. Participantes

Se contó con la participación servidores públicos de la Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones quienes libre y deliberadamente contribuyeron a la investigación a través de la entrevista donde se recogió su experiencia en torno al procedimiento de formalización del servicio de transporte público interprovincial de personas.

### **3.5. Técnicas e instrumentos de recolección de datos**

- **Técnicas**

La encuesta. – para el análisis de la incidencia de la informalidad en la prestación de servicios de transporte público de personas en La Libertad se empleó como técnica a la encuesta, la cual fue aplicada a servidores públicos de la GRTC.

- **Instrumentos**

La entrevista. – La entrevista utilizada constó de 9 preguntas abiertas pensadas para dar cumplimiento a cada uno de los objetivos propuestos. Fueron diseñadas 3 preguntas por cada objetivo específico.

### **3.6. Procedimientos**

Para el procedimiento de recolección de información primero fue necesario categorizar los conceptos de cara a obtener sus respectivas sub-categorías. Una vez hecho tal procedimiento fueron diseñadas tres preguntas por cada uno de los objetivos específicos de forma que los entrevistados pudieran proporcionar la información específica para el cumplimiento de los objetivos específicos presentados.

### **3.7. Rigor científico**

En informe se acogió al modelo cualitativo de tipo básico con diseño de investigación acción conforme al buen parecer del asesor metodológico y temático designado por la Universidad Cesar Vallejo. Además, en cuanto a los instrumentos de recolección de datos viene garantizado por medio de la validación por “juicio de expertos” a cargo de tres profesionales externos de la universidad quienes, según su especialidad y conocimiento en el tema, procedieron a validar la pertinencia, viabilidad y utilidad de las preguntas de la entrevista.

### **3.8. Aspectos éticos**

En cuanto al citado de autores la investigación se acogió con rigurosidad a las normas APA séptima edición. Asimismo, en lo referido al tratamiento de datos personales y consentimiento informado, los participantes, antes de responder al cuestionario aplicado, fueron debidamente informados de que la investigación tuvo fines estrictamente académicos y que su participación podía ser interrumpida en cualquier momento si así lo deseasen.

## IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

Antes de detallar los resultados de la presente investigación, es preciso indicar que estos fueron tomados de la entrevista aplicada a los servidores públicos de la GRTC-LL. La guía de entrevista fue diseñada con preguntas abiertas, las cuales fueron pensadas para obtener información específica que contribuya al cumplimiento de los objetivos propuestos. Así, se asignaron tres preguntas para cada uno de los objetivos conforme se desarrolla a continuación:

### 4.1. Presentación de resultados

#### 4.1.1. Resultados en base al objetivo específico 1:

##### Tabla 1

*Factores que impiden la formalización en el servicio de transporte público*

*Pregunta N°1: ¿Cuáles son los factores que impiden la formalización en el servicio de transporte público interprovincial de personas en la región La Libertad?*

<b>Entrevistado N°1</b>	<b>Entrevistado N°2</b>	<b>Entrevistado N°3</b>
Los factores pueden ser, la costumbre y falta de valores de los transportistas, como son la responsabilidad, ya que ellos están acostumbrados a	Los factores están vinculados a sus bajos recursos económicos, hay muchas empresas que no cuentan con suficiente economía para habilitar lugares y cumplir una ruta o una autorización. Para el servicio de transporte terrestre regular de personas, por ejemplo, las empresas deben acreditar un patrimonio	Los factores serían: el desempleo, la calidad de servicio, el tiempo y la economía debido a que el informal prefiere la

<p>no cumplir con las normas y las reglas impuestas.</p>	<p>mínimo de 100 UIT, para el transporte especial de personas la norma indica que deben de acreditar un patrimonio mínimo de 50 UIT, lo cual no pueden cumplirlo. Entonces para algunos transportistas no es viable, o piden préstamo, no tienen solvencia, como también considero que hay otra parte de empresarios transportistas que talvez por la desidia, contando con los recursos no quieren hacer el trámite de solicitar la autorización y formalizarse.</p>	<p>informalidad al ser más barato y célere.</p>
<p><b>Entrevistado N°4</b></p> <p>Cada servicio o cada modalidad que se maneja aquí en la Gerencia para poder autorizar, contiene ciertos requisitos, de los cuales, algunos en realidad son fáciles de obtener y otros un poco tediosos como por ejemplo contar con el capital social</p>	<p><b>Entrevistado N°5</b></p> <p>Teniendo en cuenta la realidad más que la normatividad, la mayoría de informales evitan hacerse de responsabilidades teniendo en cuenta que los formales están bajo normas y reglamentos que tiene que cumplir. Además, acarrea una inversión, un gasto de poder obtener locales de oficina, de embarque y desembarque tanto al inicio y fin del destino de viaje, así como contar legalmente con patrimonios que sustenten su aval económico como empresa. Por otro</p>	<p><b>Entrevistado N°6</b></p> <p>La costumbre de los transportistas de no realizar la formalización y en algunos casos también por desconocimiento porque no se quieren formalizar, eso impide que nosotros como entidad vayamos</p>

<p>requerido por el Reglamento Nacional de Transporte, muchos empresarios no cuentan con dicho requisito y lo cuestionan. Al final eso les impide formalizar.</p>	<p>lado, algo adicional es, el no estar acostumbrado bajo ciertas costumbres o hábitos que se da en el campo, cuando desarrollan servicio de transporte interprovincial. Estos factores se resumen en dos campos: uno es económico y el otro es como persona que ellos mismos no cumplen determinadas obligaciones que como formales se acarrear.</p>	<p>formalizando a los transportistas</p>
<p><b>Interpretación:</b> según se aprecia de la opinión esbozada por los profesionales entrevistados, los principales factores que impiden la formalización pueden clasificarse en personales y económicos. Los factores personales están estrechamente vinculados a la falta de conciencia cívica en los transportistas que no están acostumbrados a cumplir con las normas y leyes que rigen su actividad económica y se inclinan por evadir las regulaciones, autorizaciones, licencias, tributos y licencias requeridas de su actividad. Los factores económicos por su parte, responden a la falta de solvencia económica para cumplir con el requisito de “capital social” requerido por el Reglamento Nacional de Transporte.</p>		

**Nota:** datos obtenidos de la aplicación de la entrevista.

**Tabla 2**

*Requisitos para la autorización de transporte público interprovincial*

*Pregunta N°2: ¿Considera que los requisitos para la autorización de transporte público interprovincial de personas se pueden reunir con facilidad?*

<b>Entrevistado N°1</b>	<b>Entrevistado N°2</b>	<b>Entrevistado N°3</b>
<p>Hoy en día existen muchas facilidades, los requisitos que se exigen son mínimos para que los transportistas puedan cumplirlos, por tanto, es fácil que los transportistas reúnan todos los requisitos.</p>	<p>Considera que si se pueden reunir con facilidad. En la página web de la institución siempre se están colgando los requisitos, los números telefónicos, los horarios de atención. Asimismo, en la Gerencia de Transporte a través del Área Técnica Funcional de Servicio de Transporte Terrestre se le brinda orientación al administrado, al transportista que desee solicitar su autorización, nosotros siempre estamos prestos a orientarlos, indicarles los requisitos de la documentación que debe presentar. A pesar de la coyuntura que estamos viviendo por la pandemia, los administrados igual vienen y solicitan la información para las autorizaciones en el servicio del transporte terrestres y nosotros siempre le brindamos la orientación al respecto.</p>	<p>Considera que sí, cuando una empresa está creada realmente con todas las formalidades de ley. Al estar debidamente formalizada, trata por todos los medios continuar con su formalidad para que puedan circular sus vehículos.</p>

<p><b>Entrevistado N°4</b></p> <p>Por cada modalidad los requisitos son fáciles de obtener siempre y cuando uno tenga una empresa conformada. Lo que es un poco complicado es el capital social porque a veces las empresas solo cuentan con uno o dos vehículos que no suman la 100UIT o 50UIT solicitadas en los requisitos para poder formalizarse.</p>	<p><b>Entrevistado N°5</b></p> <p>Sí, teniendo en cuenta de que ahora es más accesible el tema de los requisitos es más factible que las empresas pueden cumplir con la presentación de los requisitos.</p>	<p><b>Entrevistado N°6</b></p> <p>Sí se puede reunir los requisitos con facilidad, es más, el área indicada para dar este tipo de información es el Área de Terrestre que se encuentra ubicada en la Av. Moche 452 – Trujillo, donde los administrados pueden acceder fácilmente con los requisitos.</p>
--	---	--

**Interpretación:** se aprecia que la totalidad de entrevistados considera que los requisitos para la autorización del servicio de Transporte Público Interprovincial de Personas se pueden obtener con facilidad debido a que en la actualidad estos se han flexibilizado y son de fácil cumplimiento sobre todo cuando una empresa está debidamente formalizada. Indican además que el Área Técnica funcional de la GRTC –LL siempre brinda orientación a los administrados respecto de la documentación requerida.

**Nota:** datos obtenidos de la aplicación de la entrevista.

**Tabla 3**

*Requisitos difíciles de cumplir para solicitar autorización de transporte público interprovincial*

*Pregunta N°3: Para usted, ¿Cuáles son requisitos más difíciles de cumplir cuando se solicita autorización de transporte público interprovincial de personas?*

<b>Entrevistado N°1</b>	<b>Entrevistado N°2</b>	<b>Entrevistado N°3</b>
Considero que existen dos requisitos, pero no son tan difíciles como es el patrimonio y los lugares de embarque y desembarque de pasajeros.	Considero que el requisito más difícil de cumplir es acreditar el patrimonio mínimo de la empresa. En el Reglamento Nacional de Administración de Transporte se ha establecido para cada servicio cuánto es lo que tienen que acreditar, para el servicio de regular tienen que acreditar 100 UIT y para el servicio especial acreditar un patrimonio mínimo de 50UIT. Las empresas de transportes a veces no tienen esa solvencia o a veces teniendo la solvencia no entienden bien el contenido del Reglamento y recurren al Área Técnica de la GRTC para orientarlos. Siempre	Como no tienen talleres mecánicos, tratan muchas veces de contactar un amigo mecánico o una empresa que tenga taller para hacer un contrato, un contrato por alquiler.

	<p>tratamos de orientarlos para que incluso conversamos con su contador para que presenten los registros que indica la norma. Otro documento en el que a veces fallan es en la propuesta operacional que se le solicita en el servicio regular, allí también a veces se presentan dificultades. Por tales motivos es que nosotros buscamos orientar a fin de que puedan presentar sus documentos acordes a la normatividad vigente.</p>	
<p><b>Entrevistado N°4</b> Principalmente el capital social requerido por la norma, posterior a eso, a veces los transportistas no tienen, por ejemplo la facilidad de cuando arman una sociedad, pues ellos tienen que tener sus unidades a nombre de la empresa y a veces arman una sociedad de dos personas y terceras</p>	<p><b>Entrevistado N°5</b> Para los transportistas lo más difícil la inversión de los lugares de embarque y desembarque, tanto de inicio como de destino final, así como contar con un patrimonio sea de 50UIT para que sea auto colectivo, o 100UIT para lo que es transporte regular. Esos dos factores son</p>	<p><b>Entrevistado N°6</b> No es un requisito imposible de requerirlo, pero puede ser, el acceso al patrimonio, por cuanto el patrimonio para acceder a estos requisitos, son el 100% de 1UIT o de un auto colectivo el 50% de 1UIT.</p>

<p>personas quieren incluir sus unidades en la empresa, y cuando necesitan hacer una diferencia interna entre ellos, lo ven un poco complicado porque esto va a registrar derechos públicos, tienen que hacer el trámite, a veces ellos presenta sus unidades con dueño de personas particulares, y en el momento que uno hace las observaciones, se complica, se demora mucho tiempo. Por querer tener rápido la autorización, hacen sus expedientes sin recibir orientación y presentan sus expedientes incompletos, como consecuencia de ello, se alarga el tiempo para que puedan subsanar. Los requisitos no son tan complicados, salvo los documentos que se tienen que hacer quizás con otras entidades públicas como, por ejemplo, en Registro Público o en la SUNAT.</p>	<p>los que tienen que acreditar y son los más complicados para la mayoría de los transportistas.</p>	
---	--	--

**Interpretación:** se aprecia de la opinión esbozada por los profesionales entrevistados, que el requisito más difícil de cumplir para que los empresarios transportistas interprovinciales obtengan la autorización correspondiente es el referido al “capital social” que en los casos de auto colectivo asciende a 50 UIT y en el caso de transporte regular a 100 UIT. Aunado a este requisito, manifiestan también que a los transportistas les resulta dificultoso obtener lugares de embarque y desembarque de pasajeros.

**Nota:** datos obtenidos de la aplicación de la entrevista.

#### 4.1.2. Resultados en base al objetivo específico N°2:

**Tabla 4**

*Beneficios de prestar formalmente el servicio de transporte público interprovincial.*

*Pregunta N°4: ¿Considera que prestar formalmente el servicio de transporte público interprovincial de personas acarrea beneficios para los empresarios y/o conductores que brindan este servicio?*

<b>Entrevistado N°1</b>	<b>Entrevistado N°2</b>	<b>Entrevistado N°3</b>
Claro, los beneficios que tendrían son: i) el ascenso a créditos en las entidades financieras, ii) la libre circulación sin que les pongan multa. El beneficio	Sí, acarrea beneficios para los empresarios porque cuando se autoriza a una empresa de transporte, nosotros lo registramos en el Padrón Interprovincial que tenemos a nivel regional. Asimismo, se comunica al MTC constantemente este tipo de información referente a autorizaciones. Ellos están	Sí, porque les permite mejorar la calidad del servicio que ofrecen, además pueden estar tranquilos ante los inspectores delegados por las diferentes instituciones del Ministerio de

<p>que alcanzaría a los conductores es i) poder circular sin multas, ii) el récord de una hoja limpia para su trabajo.</p>	<p>en una base de datos que se publican en una página web para que los usuarios puedan tener conocimiento en donde pueden viajar y que su viaje sea seguro. Ello va a beneficiar a estas empresas de transportes formales porque van a tener mayor cantidad de usuarios y como están en el padrón, su publicidad es mayor, tienen acceso a terminales, oficinas administrativas, no tienen miedo de que puedan realizarles operativos que les pueda generar sanciones. Para los conductores que pertenecen a dichas empresas formales el beneficio es el respeto a su jornada máxima de conducción establecidas la normatividad. Por ejemplo, cuando están en rutas largas las empresas de transportes formales deben respetar las 5 horas máximas, asimismo, en horarios nocturnos pasadas las 4 horas se debe cambiar de conductor.</p>	<p>Transportes que realizan las intervenciones, porque están debidamente formalizadas, no tienen ese inconveniente de pasar la voz vía telefónica entre ellos (informales) para evadir la intervención en dichos operativos.</p>
<p><b>Entrevistado N°4</b> Los empresarios y los conductores salen beneficiados, porque</p>	<p><b>Entrevistado N°5</b> Los empresarios pueden obtener préstamos o créditos financieros que un informal no podría y es justamente dinero lo que necesitan para poder</p>	<p><b>Entrevistado N°6</b> Por supuesto, el hecho de que los transportistas formalicen ya sería un avance para ellos;</p>

<p>obviamente tienen un trabajo. Actualmente, por la baja demanda generada por pandemia hay muchos empresarios formales disconformes con el servicio porque tienen mucha competencia informal y ello no les resulta rentable.</p>	<p>invertir e implementar su flota o su empresa. En cuanto a los beneficios de los conductores, al estar la empresa en orden, pueden circular sin ningún problema de retención de licencia o de alguna infracción que ellos puedan cometer en el campo, puesto que solo presentan la documentación correspondiente.</p>	<p>respecto a los conductores, van a estar en planillas y tienen acceso a beneficios como trabajar sus ocho horas, horas que serán reconocidas por la empresa.</p>
---	---	--

**Interpretación:** se puede apreciar que la totalidad de entrevistados considera que la formalidad acarrea beneficios tanto para los empresarios como para los conductores dedicados al servicio de transporte público interprovincial de personas. Entre los beneficios que obtendría el empresario transportista se tiene: i) habilita el acceso al crédito y al sistema financiero, ii) inscripción en el padrón interprovincial de empresas formales, iii) tranquilidad de no ser intervenido por fiscalizadores regionales y personal de la SUTRAN. Los conductores por su parte, obtendrían el beneficio de que se respete sus horas máximas de conducción según sea el horario en el que presten el servicio, además de circular sin miedo a que les retengan sus licencias. Se aprecia además que los usuarios también obtendrían el beneficio de viajar en servicio de mejor calidad de seguridad requeridas.

**Nota:** datos obtenidos de la aplicación de la entrevista.

**Tabla 5**

*Principales beneficios de la formalización según la opinión de los entrevistados*

*Pregunta N°5: ¿Cuáles serían los principales beneficios que usted podría identificar?*

<p><b>Entrevistado N°1</b></p> <p>Los beneficios principales serían: i) acceso a los créditos, ii) circular libremente sin preocuparse de que les pongan multa, iii) embarcar y desembarcar en lugares autorizados, iv) dar seguridad al pasajero, quien cancelaría lo que corresponde por recibir un buen servicio de transporte.</p>	<p><b>Entrevistado N°2</b></p> <p>Los beneficios para los conductores serían: i) el respeto a sus horas máximas de conducción, ii) la inscripción en el padrón al nivel regional, en tanto que se les ingresa a los conductores a un sistema integrado, iii) la comunicación constante con el conductor en casos de ocurrir algún siniestro en la ruta. Para las empresas de transporte los beneficios serían: i) su publicidad, iii) no son sujetos de operativos o infracciones por informalidad.</p>	<p><b>Entrevistado N°3</b></p> <p>Los beneficios principales serían: tener la documentación en regla, trabajadores y conductores en planilla, todos están formalizados.</p>
<p><b>Entrevistado N°4</b></p> <p>El principal beneficio para el empresario es tener ingresos al tener una empresa</p>	<p><b>Entrevistado N°5</b></p> <p>El principal beneficio es el acceso a los créditos, que pueden opinar e informar</p>	<p><b>Entrevistado N°6</b></p> <p>El principal beneficio para los transportistas,</p>

<p>conformada; para los usuarios, es la seguridad de viajar en una unidad de una empresa formal, pues de repente hay un accidente y esa empresa formal corre con los gastos y toda la responsabilidad del accidente; en cambio, una empresa informal no te da seguridad porque ni siquiera están inscritas, no cuentan con los seguros correspondientes. La preocupación de los usuarios del servicio de transporte, está en que se pueda mejorar los servicios estas empresas, que cumplan con todas las normas para que los usuarios puedan tener tranquilidad en su viaje.</p>	<p>en reuniones de trabajo aportes para lo que es el servicio de transporte, todo lo que se relaciona a mejoras, coordinaciones con más autoridades correspondientes, los beneficios directamente lo reciben a través de la autorización de este servicio de transporte, pudiendo trabajar sin ningún problema, contando con beneficios no solo a nivel interprovincial sino también nacional.</p>	<p>es el tema de los créditos que puedan acceder en el sistema financiero.</p>
<p><b>Interpretación:</b> según se aprecia de la opinión de los entrevistados, los principales beneficios de la formalización tanto para los empresarios transportistas interprovinciales como para los conductores, serían: i) el acceso al crédito y al sistema financiero; ii) la circulación libre y sin temor a ser intervenidos y/o multados; y iii) el respeto por los beneficios laborales de los conductores. Asimismo, identifican beneficios para los usuarios quienes podrían acceder a un servicio de mejor calidad y con mayores garantías ante accidentes de tránsito.</p>		

**Tabla 6**

*Beneficios que solo pueden obtenerse con la formalización*

*Pregunta N°6: ¿Qué beneficios otorga la formalización que no sean posibles de obtener cuando se prefiere optar por la informalidad?*

<b>Entrevistado N°1</b>	<b>Entrevistado N°2</b>	<b>Entrevistado N°3</b>
<p>El beneficio que no obtendrían los transportistas por no formalizar su servicio de transporte público es: i) Los accesos a los créditos; es decir, si una empresa no está formalizada es bien difícil que pueda acceder a un crédito en una entidad financiera, pues se darán cuenta que no tienen un ingreso legal.</p>	<p>Es la autorización, un informal no puede gozar de los beneficios que una autorización otorga mediante resolución emitida por la Gerencia de Transporte Ellos no tienen paraderos, oficinas administrativas autorizadas, no gozan de un ambiente seguro para sus trabajadores, mucho menos para los usuarios. Ellos (los informales) siempre están con el temor de que cuando realizan operativos los puedan sancionar. Por tanto, los beneficios que tiene una empresa formal es su autorización que respalda y da tranquilidad de que no puedan ser</p>	<p>Al estar autorizadas, sus vehículos se encuentran habilitados y ellos no recibirán una sanción.</p>

	<p>infracionar por algún tipo de informalidad porque se entiende que sus documentos que han presentado están acorde a la norma.</p>	
<p><b>Entrevistado N°4</b></p> <p>Una persona que tiene un servicio informal evita los pagos que se hacen, por ejemplo, el pago de tributos, el pago de la renta de una oficina administrativa dónde hacen su embarque y desembarque. Para los informales es más fácil agarrar su carro, irse a la carretera, embarcar y se liberan de todo tipo de responsabilidad, todo tipo de gastos y obviamente ellos “tienen más ganancia”, pero para un formal tiene que crear empresa, contratar personal, alquilar oficinas administrativas estar con todos los seguros al día, revisiones técnicas, entonces esta situación es un poco desleal para una empresa que realmente autorizada.</p>	<p><b>Entrevistado N°5</b></p> <p>El que participe de reuniones formales en el servicio de transportes y comunicaciones, que sus autorizaciones puedan obtener convenios con una u otra ciudad o provincia, por ser interprovincial. Los beneficios que obtienen los usuarios es recibir un servicio formal y seguro, que no habrá problemas con la SUTRAN ni con la Policía Nacional ni con los inspectores de la región por lo que están con documentación al orden en regla.</p>	<p><b>Entrevistado N°6</b></p> <p>Bueno, el administrado no va a llegar a su destino, puesto a qué nosotros tenemos fiscalizadores que al momento de hacer la intervención optarán por medidas preventivas como la retención de placa o la sanción del vehículo. Estas son medidas preventivas, que los inspectores están capacitados para</p>

		levantar ante ese tipo de informalidades.
<p><b>Interpretación:</b> los entrevistados concuerdan que los beneficios exclusivos de la formalización son i) el acceso al crédito, ii) el acceso a paraderos, terminales y oficinas administrativas autorizadas, iii) no tendrán problemas con los inspectores regionales, la SUTRAN y/o la policía sobre las autorizaciones y documentación formal, iv) pueden acceder a convenios con otras provincias para funcionar con sus autorizaciones, y v) pueden participar de reuniones a cargo del MTC donde se discutan temas cruciales para su actividad.</p>		

**Nota:** datos obtenidos de la aplicación de la entrevista.

#### 4.1.3. Resultados en base al objetivo específico N°3:

**Tabla 7**

*Consecuencias negativas de no tener autorización para prestar el servicio de transporte público interprovincial de personas*

*Pregunta N°7: Explique las consecuencias negativas de prestar el servicio de transporte público interprovincial de personas sin las autorizaciones correspondientes*

<b>Entrevistado N°1</b>	<b>Entrevistado N°2</b>	<b>Entrevistado N°3</b>
Dentro de las consecuencias negativas se encontraría el no poder circular libremente, no poder embarcar y desembarcar en los lugares	Las consecuencias negativas podríamos indicar que son las intervenciones en paraderos no autorizados, las infracciones, la SUTRAN, la policía realiza operativos y si	Al incumplir con lo dispuesto en el Reglamento Nacional de Transportes, y no estar autorizado acabaría en una

<p>autorizados, estar pendiente si te ponen una multa, si te interviene la policía, la SUTRAN o la el personal de la Gerencia Regional de Transporte.</p>	<p>los encuentran realizando el servicio informal se les levanta un Acta de Control, es el caso de los inspectores de la Gerencia de Transporte. La SUTRAN también les puede infraccionar por no contar con la autorización emitida por la autoridad competente.</p>	<p>F1, que generaría pagar una multa secundaria, retiros de placas o internamiento del vehículo, retención de la licencia de conducir al conductor por haber manejado un vehículo no autorizado (infracción más fuerte).</p>
<p><b>Entrevistado N°4</b></p> <p>La consecuencia negativa principalmente sería el tema de los accidentes, porque los informales al no contar con los seguros respectivos, como el SOAT, vale precisar que cada empresa obtiene un SOAT de acuerdo a las modalidades del servicio que van brindar. Por ejemplo, un servicio informal hace un viaje y se accidenta ¿quién va a correr con los gastos de las</p>	<p><b>Entrevistado N°5</b></p> <p>Los accidentes porque ahí entraría a tallar no solo la responsabilidad administrativa, sino también la responsabilidad civil y penal, los cuales acarrear procesos judiciales y a la larga pueden tener una pena privativa de libertad; estos hechos con los peores casos, máxime si no les respalda ninguna documentación como el SOAT. El servicio privado lo califica como tales personas de un servicio público generaría esos problemas</p>	<p><b>Entrevistado N°6</b></p> <p>Cuando el transportista, en este caso incurre en una informalidad, los inspectores levantan una infracción, que es considerada como la F1 la cual, indica que como no cuenta con la autorización otorgada por la autoridad competente, esto es, la Gerencia Regional de</p>

<p>personas accidentadas? Además de eso en las empresas formales todos los conductores están bajo una norma escrita y los conductores en la informalidad ni siquiera tienen licencia de conducir en regla, inclusive ni siquiera están calificados para manejar cierto tipo de vehículo. En conclusión, la principal consecuencia es el tema de la inseguridad del pasajero en el viaje y en los accidentes que se puedan producir.</p>	<p>como intervenciones, operativos, internamientos de unidades, imposición de multas de las infracciones con el siguiente procedimiento de coacción que generaría embargos, todo ello por no estar formalmente constituido.</p>	<p>Transporte. Es por eso que acarrea una multa de S/ 4,400 soles y el levantamiento de medidas preventivas, en este caso, sería la retención del vehículo o la retención de las placas. Esas medidas preventivas que la GRT ha señalado se impongan cuando los transportistas no cumplan con formalizar.</p>
---	---	---

**Interpretación:** de la respuesta esbozada por los entrevistados se aprecia que de prestarse el servicio de transporte público interprovincial de personas sin contar con los permisos y autorizaciones respectivas, pueden generarse las siguientes consecuencias negativas: i) no poder circular libremente, ni embarcar ni desembarcar en lugares autorizados, ii) estar sujetos a medidas preventivas como son la retención de licencia de conducir, de placas metálicas y el internamiento del vehículo (en casos de imposición de la sanción F1) y iii) no existe la garantía frente accidente de tránsito porque los vehículos no están registrados y no se les exige estar al día en el SOAT.

**Nota:** datos obtenidos de la aplicación de la entrevista.

## Tabla 8

### *Sanciones para transportistas informales*

*Pregunta N°8: Indique las sanciones que pueden imponerse a los transportistas informales*

<b>Entrevistado N°1</b>	<b>Entrevistado N°2</b>	<b>Entrevistado N°3</b>
Dentro de las principales sanciones están: i) el no contar con la autorización otorgada por la autoridad componente (Gerencia Regional de Transportes), esta sanción es la F1, cuya multa es de 1 UIT, ii) se encontraría la de circular con vehículos no habilitados, cuya consecuencia sería la intervención de los vehículos para mandarlos al depósito y quitarle las placas a efectos de que no puedan circular.	En el Reglamento Nacional del Transporte hay una tabla de infracción, allí nos indica que el transportista que realiza el servicio de transporte no autorizado se califica como muy grave, por tanto, las consecuencias son la multa de 1UIT, la retención de la licencia de conducir y el internamiento del vehículo o retiro de placa. Está infracción denominada F1 es la más grave y perjudicial para ellos mismos.	La F1.

<p><b>Entrevistado N°4</b></p> <p>La mayor sanción es la F1, que corresponde al pago de 1UIT y esto se da porque las empresas que no están formalizadas. También a las empresas formales que brindan servicios en una ruta distinta a la autorizada, se les sancionara con la F1.</p>	<p><b>Entrevistado N°5</b></p> <p>Generalmente son la retención e internamientos de las unidades, retención de licencia de conducir. Esto normalmente se da con los informales, se les impone la F1, considerada la mayor sanción.</p>	<p><b>Entrevistado N°6</b></p> <p>Nosotros tenemos una tabla de infracciones y para el caso de los transportistas informales la sanción que sería aplicable es la F1, la cual es por no contar con autorización otorgada por la autoridad competente.</p>
<p><b>Interpretación:</b> la totalidad de los entrevistados manifiesta que la sanción a imponerse a los transportistas informales es la F1, la cual consiste en el pago de 1UIT (S/. 4.400.00) y consecuente internación o retención de vehículos y licencias de conducir conforme a la tabla de sanciones dispuesta en el Reglamento Nacional de Transportes.</p>		

**Nota:** datos obtenidos de la aplicación de la entrevista.

## Tabla 9

*Consecuencia más perjudicial para el transportista interprovincial informal*

*Pregunta N°9: ¿Cuál cree usted que podría ser la consecuencia más perjudicial para los transportistas informales que prestan servicio de transporte público interprovincial de personas sin la autorización correspondiente?*

<b>Entrevistado N°1</b>	<b>Entrevistado N°2</b>	<b>Entrevistado N°3</b>
Se identifican dos: i) la imposición de la multa, la intervención del vehículo para proceder a mandarlo al depósito y, ii) al imponerse la multa (F1) impedimento de trabajar por tres meses	La más perjudicial para ellos, que se les imponga la infracción y consecuente multa, se les retenga la unidad vehicular o le retiren sus placas, pues sin las placas no seguirán laborando y de hacerlo darían un servicio de transporte informal y ello al final le perjudicará.	La más perjudicial es quitarle el vehículo o retiro de placa. Medida preventiva más fuerte es el internar el vehículo, pagar diario por el internamiento del vehículo y aparte pagar la multa, S/4,400.00 soles más la cochera.

<p><b>Entrevistado N°4</b></p> <p>El pago de una infracción que les causaría un perjuicio económico y al sufrir un accidente en la carretera hasta podría ser pasible de una denuncia penal si como consecuencia de dicho accidente deviene la muerte de uno o más pasajeros.</p>	<p><b>Entrevistado N°5</b></p> <p>Al ser informales van a caer una, dos, tres veces y eso acarreará una acumulación de multas que serán imposibles de pagar y podrían perder la unidad. Esa es la peor consecuencia que pueden tener como operadores propietarios, porque no se les podría llamar transportistas debido a que son informales. Económicamente salen perjudicados también administrativamente y en los casos penales salen perjudicados con una pena privativa de libertad.</p>	<p><b>Entrevistado N°6</b></p> <p>Las consecuencias serían el internamiento de su vehículo y la retención de las placas. Con respecto al conductor, la retención de su licencia de conducir por un plazo de 60 días, esto para que ellos opten por formalizarse, para continuar trabajando como se debe, esto es, formalmente.</p>
<p><b>Interpretación:</b> se aprecia que los entrevistados manifiestan una opinión uniforme en el sentido que la consecuencia más perjudicial para el transportista interprovincial informal es la imposición de la sanción F1 cuya multa asciende a cuatro mil cuatrocientos soles más la respectiva suspensión de licencia y/o internamiento de vehículo, además indican que, al no ser formales pueden incurrir en responsabilidad civil extracontractual por accidentes de tránsito.</p>		

**Nota:** datos obtenidos de la aplicación de la entrevista.

## **4.2. Discusión de resultados**

### **4.2.1. Discusión de resultados en base al objetivo específico N°1**

De la revisión teórica efectuada, se ha podido identificar que desde un aspecto macro, la informalidad está asociada a la corrupción, la excesiva regulación y tributación, los escasos empleos, la cultura de evasión fiscal, la pobreza, la desigualdad y la exclusión social de grandes capas de la población (Santos et al., 2021). En parecido sentido, en el pensamiento de Ehebrecht et al., la informalidad responde a i) la excesiva carga tributaria de los gobiernos que hace que los empresarios oculten su actividad económica, ii) los largos y tediosos procesos burocráticos que el empresario evita constantemente realizar, y iii) la escasa cultura fiscal e inmoralidad tributaria de las personas (2018, p. 243-245). Como puede advertir el atento lector, ambos autores coinciden que uno de los principales factores de la informalidad está asociado a la falta de estrategia de parte del gobierno para afrontar esta realidad. Sin embargo, en el ámbito nacional, los estudios de Chuco (2018) han podido determinar que la Ordenanza Municipal N°020-2017-GRLL/CR incidió positivamente en el proceso de formalización de transportistas públicos interprovinciales en La Libertad, pues gracias a dicha ordenanza de un total de 595 unidades se ha conseguido formalizar a 490 durante el 2018. Una experiencia similar es contada por Rupay (2018) quien explica que el departamento de Junín ha tenido éxito combatiendo la informalidad debido a que se ha realizado un trabajo coordinado entre su Unidad Descentralizada y las diferentes instituciones con competencias en transporte. Ahora bien, conforme se deja ver en la tabla 1 correspondiente al capítulo de resultados de la presente tesis, los profesionales entrevistados manifestaron que los principales factores que impiden la formalización de los empresarios de transporte público interprovincial pueden clasificarse en personales y económicos. Los factores personales están asociados a la inmoralidad fiscal y tributaria de las personas y la poca costumbre de cumplir normas y reglamentos que rigen su actividad empresarial. Los factores económicos en cambio, se reflejan en el requisito establecido en el Reglamento Nacional de Tránsito referido al capital social mínimo

requerido para las modalidades de servicio auto-colectivo y regular. Sobre el factor personal que sería uno de los cuales impide la formalización el autor Ehebrecht et al., (2018) parece no concordar con que la informalidad sea un problema que obedece a cuestiones personales de los agentes, sino un efecto colateral del capitalismo de consumo, pues conforme indica el autor, en una sociedad diseñada para consumir, la informalidad se presenta como un refugio de empresarios que huyen de exigentes reglamentaciones que les impide o dificulta a saciar la demanda del mercado. Una posición similar es defendida por De Soto propulsor de la escuela legalista, que defiende que el empresario informal es un agente valeroso que *sobrevive* en el mercado pese a que el Estado está constantemente persiguiéndolo, sancionándolo y decomisando sus productos –, defiende este autor que esa no es la manera correcta de formalizar, sino creando incentivos, flexibilizando los requisitos e incluyéndolos en programas de participación constante (1990, p. 85-89). De esta forma, según se aprecia de la tabla 2 del capítulo de resultados de la presente investigación, los entrevistados manifiestan que los requisitos requeridos para obtener la autorización para el servicio de transporte público interprovincial de personas son fáciles de conseguir, sin embargo, cuando se les pregunto cuál de estos les parece el más difícil de conseguir indicaron que el patrimonio mínimamente requerido (50IUT para auto-colectivo y 100 UIT para servicio regular) es el factor que mayormente impide a los transportistas acceder a la formalidad. De manera que, se retorna al centro del problema: al no contar con la capacidad económica para acreditar el capital social requerido ni con los paraderos de embarque y desembarque de pasajeros, los empresarios siguen o prefieren la informalidad y los riesgos que ella implica (sanciones, multas, retenciones e incluso embargo de unidades) antes que dejar de trabajar.

#### **4.2.2. Discusión de resultados en base al objetivo específico N°2**

Se ha podido determinar que la formalidad acarrearía beneficios no solo para los empresarios transportistas interprovinciales, sino también para los conductores y los

usuarios (tabla 4). Antes de detallar como se verían reflejados dichos beneficios, consideramos oportuno recordar lo sostenido por Ruano (2017) quien indica que sin importar el sector en el que opere el informal, todos reúnen una característica común: «se encuentran legalmente desprotegidos». De este modo, si la informalidad implica desprotección legal para sus actores ¿Por qué no optan por formalizarse? En la discusión anterior, se ha podido evidenciar que el principal factor que impide la formalización de los transportistas interprovinciales es la acreditación del capital social equivalente a 100 y 50 IUT según la modalidad de servicio a prestar. Ahora bien, la razón de este requisito es poder tener la convicción de que la empresa solicitante del permiso para operar en el transporte público interprovincial es económicamente sostenible para ofrecer un servicio de calidad con las unidades mínimamente requeridas y en el estado adecuado de forma que se trate en lo posible, de evitar accidentes de tránsito que pongan en peligro la vida y salud de los usuarios. El requisito de contar con el capital social mínimo para ofrecer el servicio de transporte, no es entonces una requisito caprichoso e infundado, sino que se presenta como una garantía para el bienestar de los usuarios (Loayza, 2017). Sobre los beneficios de la formalidad, el autor Benites (2018) indica que esta no solo beneficia a los empresarios transportistas sino también a los usuarios, los conductores y la sociedad en su conjunto porque permite un clima seguro, organizado y además contribuye al crecimiento económico. Ahora bien, según se deja ver en la tabla 4 del capítulo de resultados, la entrevistada N°4 manifestó que actualmente los transportistas formales se encuentran disconformes con su situación pues, debido al confinamiento a causa de la pandemia la demanda ha bajado y la creciente informalidad ha hecho que el negocio ya no sea rentable. Esta posición se refuerza y cobra aún más rigor en las palabras del especialista en el Servicio de Atención al Ciudadano del INDECOPI quien refiere que, aunque parezca lamentable, muchos transportistas formales deciden pasar a la informalidad para poder “sobrevivir” a la carga tributaria impuesta por el Estado (Rivera, 2018). Ante esta declaración del propio especialista del INDECOPI, merece cuestionarse qué está haciendo el Estado para no solo incentivar la formalización sino mantenerla. Más aun, indican los entrevistados que el principal beneficio de la formalidad es el acceso

al crédito. Sin embargo, de ser el caso que los transportistas acuden al banco y deciden asumir un crédito (tabla 5, entrevistados N°1, 5 Y 6), ¿Cómo lo pagarían si la pandemia y la informalidad han hecho que el negocio “ya no sea rentable”? – tal como lo indica la entrevistada N°4 – o peor aún, si se ven en la necesidad de pasar a ser informales para poder “sobrevivir” (Rivera, 2018). Al respecto consideramos que los beneficios pueden ser relativos para algunos casos y que trabajar formalmente siempre es mejor que ser informal porque trabajar sin permisos, autorizaciones y licencias respectivas conduce a ser sujeto pasivo de una serie de multas, sanciones y retenciones que pueden terminar incluso en embargo, denuncias civiles y/o penales en casos de responsabilidad extracontractual por accidentes de tránsito (Tabla 7 entrevistados N°2,3,4,5, y 6).

#### **4.2.3. Discusión de resultados en base al objetivo específico N°3**

En la teoría se ha identificado que las consecuencias negativas de la informalidad están vinculadas a bajos salarios y largas horas de trabajo, incapacidad para reclamar derechos colectivos, mayor exposición de riesgos y a no poder formar parte del proceso de modernización de las infraestructuras, (Chen 2012, p. 20). Estas consecuencias negativas encontradas en la teoría, se reflejan en la opinión de los entrevistados quienes refieren que al prestar el servicio de transporte público terrestre sin contar con las autorizaciones requeridas los conductores y transportistas podrían ser objeto de fuertes sanciones impuestas en la normatividad de transporte. sin embargo, durante el desarrollo de la presente investigación se ha podido advertir que luchar contra la informalidad a través de multas, sanciones, retenciones, decomisos y demás medidas drásticas no es la manera más viable para erradicarla, pues no se afronta el problema desde su origen. Al respecto el connotado autor De Soto (1990) sostiene que la informalidad es un problema que se originó por la mala gestión del Estado que en su intento por regular el funcionamiento de los mercados ha sobrecargado de normas, procesos y exigencias burocráticas a los empresarios quienes se han visto obligados a ocultar su actividad a fin de no cargar con las altas

tasas impositivas que el fisco les exige. Claramente para este autor, las multas, retenciones de vehículos y licencias, así como el internamiento de vehículos y eventuales embargos no conducirá a erradicar la informalidad sin que antes no se practiquen políticas de inclusión e integración constante para estos sectores. No se puede olvidar además que la economía informal es un elemento esencial en la lucha contra la pobreza y la desigualdad (Chen, 2012, p. 2020). Entonces, si como sostiene Santos et al., (2021) el Estado es “Grande de inútil” y solo lleva a un sector de la población al subdesarrollo y la crisis obligándolo a subsistir en la informalidad, pues, mientras que en Tampa un proceso de formalización puede demorar dos horas y hacerse por correo, en Perú demora un año y “varias coimas”, las multas, sanciones y retenciones no son el medio más idóneo para combatir la informalidad pues, a la largo solo perjudican la economía de los informales y el proceso no termina en su formalización sino en su salida del sector o en inclusión en otro pero también de forma informal.

## V. CONCLUSIONES

1. Los factores que impiden la formalización en el servicio de transporte público interprovincial de personas en la región La Libertad desde un aspecto macro son la corrupción, la desigualdad, la pobreza y la excesiva carga tributaria que los gobiernos imponen a los empresarios transportistas en su intento de regular el funcionamiento de los mercados. Los factores específicos que impiden la formalización de los transportistas interprovinciales de La Libertad pueden clasificarse en personales y económicos, los factores personales están asociados a la cultura de evasión tributaria y fiscal, así como a la poca costumbre de los ciudadanos aceptar la formalización como un proceso de crecimiento. Los factores económicos están vinculados principalmente a la dificultad de acreditar el capital social mínimo requerido para la prestación de servicio de transporte (50 UIT para el servicio de auto-colectivo y 100 UIT para el servicio regular) y de los paraderos de embarque y desembarque de pasajeros.
2. Los beneficios que obtendrían los empresarios transportistas informales al obtener su autorización por la autoridad competente son el acceso al crédito y al financiamiento, el poder utilizar los paraderos, terminales y oficinas administrativas autorizadas, el poder acceder a convenios con otras provincias para funcionar con sus autorizaciones, poder participar de reuniones a cargo del MTC donde se discutan temas cruciales de su actividad y finalmente poder circular sin miedo a ser sancionado por la SUTRAN, la policía y/o los fiscalizadores del al GRTC. Asimismo, se ha determinado que existen beneficios también para los conductores en cuanto la formalización permite el respeto de sus beneficios laborales, mientras que para los usuarios el mayor beneficio sería poder acceder un servicio seguro que garantice el resarcimiento de los daños en casos de accidentes de tránsito.
3. Las consecuencias negativas de prestar el servicio público terrestre interprovincial de personas sin contar con las autorizaciones requeridas por la

GRTC – LL son diversas. Los empresarios informales, así como los conductores se encuentran fuera del marco de protección legal y no forman parte del proceso de modernización. Además, los conductores están sometidos a largas horas de trabajo y bajos salarios, su vida, salud e integridad personal se encuentra en riesgo pues al actuar bajo la informalidad nadie garantiza que sus unidades cuenten con el seguro requerido que cubra los daños en casos de accidentes de tránsito. Aunado a ello, en caso de ser captados prestando el servicio sin las autorizaciones respectivas, pueden ser objeto de una multa equivalente a 1UIT o de medidas preventivas como retención de placas metálicas, licencia de conducir e internamiento de vehículo.

## VI. RECOMENDACIONES

1. Se recomienda a los transportistas informales que no pueden acceder a la formalización debido a que no consiguen acreditar el capital social mínimo requerido a asociarse con sus compañeros que brindan el mismo servicio informal de manera que sumados estos capitales consigan cubrir dicho requisito.
2. Se recomienda a los empresarios informales que brindan el servicio de transporte público interprovincial de personas considerar las ventajas y beneficios que se están perdiendo por no formalizarse. Deben tener en consideración que la formalización no solo les brindará la tranquilidad de saber que operan con la documentación en regla, sino que además sus trabajadores y los usuarios gozarían de una mejor experiencia, con paraderos y terminales autorizados a su disposición, además en casos de accidentes de tránsito existe una mayor probabilidad de que la cobertura del seguro pueda resarcir los perjuicios acaecidos sea que se trate de daños personales o patrimoniales.
3. Se recomienda a la Gerencia de Transportes y Comunicaciones de la Región de La Libertad que al momento de emitir y/o hacer entrega de las licencias de conducir puedan impartir charlas indicando a los conductores que existe un área especializada donde se les puede brindar los requisitos necesarios en caso que estos quieran constituir o formar parte de una empresa de transporte. Asimismo, se recomienda aprovechar dicho momento para darles a conocer que si ellos conducen vehículos sin autorización podrían ser sancionados con 1 UIT (en caso de ser propietario) y con retención de licencia por un plazo de 60 días en caso de solo ser conductores.

## REFERENCIAS

- Banco de Desarrollo de América Latina (2018). *¿Y si el transporte explicara algo sobre la alta informalidad y la baja productividad en las ciudades latinoamericanas?* <https://www.caf.com/es/conocimiento/visiones/2018/09/y-si-el-transporte-explicara-algo-sobre-la-alta-informalidad-y-la-baja-productividad-en-las-ciudades-latinoamericanas/>
- Bascón, M., Cazallo, A., Lechuga, J., y Meñaca, I. (2016). Necesidad de implantar un servicio público de transporte entre las ciudades de Ceuta-Tetuán y Melilla-Nador. *Desarrollo Gerencial*, 8(2), 37-57.
- Benites Requena, C. (2018). *La Formalización del Micro Empresario del Servicio Público de Transporte de Pasajeros (modalidad microbuses) y su Contribución en la Dinamización de la Economía en la Provincia de Trujillo*. [Tesis de licenciamiento, Universidad Nacional de Trujillo]. <https://dspace.unitru.edu.pe/handle/UNITRU/13311>
- Cervero, R. (2000). *Informal transport in the developing world*. UN-HABITAT.
- Chen Alter, M. (2012). *La economía informal: definiciones, teorías y políticas*. <https://www.wiego.org/sites/default/files/publications/files/Chen-Informal-Economy-Definitions-WIEGO-WP1-Espanol.pdf>
- Chuco Gutiérrez, E. (2018). *Incidencia de normas regionales en la formalización del servicio de transporte público de personas interprovinciales en la región La Libertad*. [Tesis de licenciamiento, Universidad Cesar Vallejo]. <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/28525>
- Confederación de Transportistas Terrestres del Perú (2019). *Informalidad en el transporte terrestre*. <https://grupoverona.pe/informalidad-en-el-transporte-terrestre/>

- Congreso de la República (2004). *Decreto Supremo N°009-2004-MTC. Reglamento Nacional de Administración de Transportes*. <http://www.sutran.gob.pe/wp-content/uploads/2017/05/DS-009-2004-MTC.pdf>
- Congreso de la República. (2012). *Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre N° 27181*. (21 de noviembre de 2012). <https://www.gob.pe/institucion/congreso-de-la-republica/normas-legales/9868-27181>
- De Soto. H. (1990). *El otro sendero. La revolución informal*. Lima: El Barranco.
- Denhardt, J. V., y Denhardt, R. B. (2015). The new public service revisited. *Public Administration Review*, 75(5), 664-672
- Ehebrecht, D., Heinrichs, D., y Lenz, B. (2018). Motorcycle-taxis in sub-Saharan Africa: Current knowledge, implications for the debate on “informal” transport and research needs. *Journal of transport geography*, 69, 242-256.
- Hernández, R., Fernández, C., & Baptista. (2014). *Metodología de la investigación*. Santa Fe, Colombia: INTERAMERICANA EDITORES
- Herrera, J. (2017). *La investigación cualitativa*. <http://biblioteca.udgvirtual.udg.mx/jspui/handle/123456789/1167>
- Loayza, N. (2017). Causas y consecuencias de la informalidad en el Perú. *Revista Estudios Económicos*, 15(3), 43-64.
- Morán, R. C. D. (2021). Empleo en la economía informal: mayor amenaza que la pandemia del covid-19. *Telos: Revista de Estudios Interdisciplinarios en Ciencias Sociales*, 23(2), 403-417.
- Otzen, T., y Manterola, C. (2017). Técnicas de Muestreo sobre una Población a Estudio. *International journal of morphology*, 35(1), 227-232.
- Pojani, D., y Stead, D. (2015). Sustainable urban transport in the developing world: beyond megacities. *Sustainability*, 7(6), 7784-7805.

- Rekhviashvili, L., & Sgibnev, W. (2020). Theorising informality and social embeddedness for the study of informal transport. Lessons from the marshrutka mobility phenomenon. *Journal of Transport Geography*, 88, 102386.
- Rivera La Rosa, M. (2018). *La informalidad en la prestación del servicio de transporte terrestre*. Ediciones del INDECOPI.
- Ruano Trinidad, V. (2017). Economía colaborativa y el transporte de personas. *Revista Jurídica de Economía Social y Cooperativa*, 325-359.
- Rupay Cuenca, M. (2019). *Luchando contra la informalidad en el transporte terrestre de personas: el caso de coordinación de la sede desconcentrada Junín de la Superintendencia de Transporte Terrestre, Carga y Mercancías*. [Tesis de licenciamiento, Pontificia Universidad Católica del Perú]. <https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/20.500.12404/13755>
- Santos Miguel, R; Javier Baquero; Jorge Delgado, S; Friedrich Schneider, R; Erwin j; Roberto dell Anno; Ana Oviedo, M; Rodrigo Negrete; Danielle Curusi, M; Valéria Pero; Adriana Fontes; Jesuswaldo Martines, S; Carlos Recuay, C. (2021). *Diálogos sobre socioeconómica: informalidad en América Latina*. Tirant Humanidades
- Tom Tom Traffic Index (2019). *The world has changed, traffic has changed*. [https://www.tomtom.com/en\\_gb/traffic-index/](https://www.tomtom.com/en_gb/traffic-index/)
- Tribunal Constitucional. (2005). *Demanda de inconstitucionalidad interpuesta por Luis Nicanor Maravi en contra de los artículos 1°, 2°, 3°, 4° y 5° de la Ley N°26271*. Expediente N°0034-2004-PI/TC <https://tc.gob.pe/jurisprudencia/2006/00034-2004-AI.pdf>
- Vínces Arbulú, M. y Cumpa Tenorio, A. (2016). La debilidad institucional del estado peruano en el servicio de transporte terrestre interprovincial de personas: propuestas para una mejor regulación del sector. *Revista IUS*, 1(11).

## **ANEXOS**

## Anexo 1 – Matriz de categorización

<b>Incidencia de la informalidad en la prestación del servicio de transporte público interprovincial de personas en La Libertad 2021</b>						
<b>Problema</b>	<b>Hipótesis</b>	<b>Objetivos</b>	<b>Categorías</b>	<b>Subcategorías</b>	<b>Escenario de estudio y participantes</b>	<b>Metodología</b>
¿De qué manera incide la informalidad en la prestación del servicio de transporte público interprovincial de personas en La Libertad 2021?	La informalidad incide negativamente en el servicio de transporte público de personas en La Libertad en el año 2021 por cuanto los transportistas pueden ser constantemente multados, suspendidos y/o pasivos de retenciones vehiculares, mientras que los usuarios están expuestos a riesgos e inseguridades del servicio debido a la falta de control.	<p><b>Objetivo general</b></p> <p>Determinar la incidencia de la informalidad en la prestación del servicio de transporte público interprovincial de personas en La Libertad 2021</p> <p><b>Objetivos específicos</b></p> <p>Identificar los factores que impiden la formalización en el servicio de transporte público interprovincial de personas en la región La Libertad</p> <p>Determinar los beneficios que tendrían los vehículos informales al obtener su autorización de la autoridad competente</p> <p>Determinar las sanciones que incurrirían los vehículos informales al realizar el servicio público interprovincial de personas en la región La Libertad</p>	Informalidad	<p>Ventajas de la formalización</p> <p>Factores que impiden la formalización</p>	<p><b>Escenario</b></p> <p>Se tuvo como escenario de estudio a la Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones de La Libertad</p> <p><b>Participantes</b></p> <p>Seis (06) servidores Públicos de la GRTC-LL</p>	<p><b>Tipo</b></p> <p>Investigación básica</p> <p><b>Diseño</b></p> <p>Investigación acción</p>
			Prestación del servicio de transporte público interprovincial	<p>Labor de la GRTC-LL</p> <p>Requisitos para prestar el servicio</p> <p>Servicios brindados por la empresa</p>		

## Anexo 2 – Guía de entrevista

### TÍTULO:

Incidencia de la informalidad en la prestación del servicio de transporte público interprovincial de personas en La Libertad 2021

**Consentimiento informado:** *la presente entrevista tiene por objetivo recabar su experiencia respecto a la incidencia de la informalidad en la prestación del servicio de transporte público interprovincial de personas en La Libertad. Considerando ello, al llenar esta entrevista usted declara haber sido informado que la investigación persigue fines estrictamente académicos y que su participación es autónoma, libre y deliberada con el único fin de contribuir con la producción científica.*

**Entrevistado:**

**Cargo:**

**Institución:**

**Indicaciones:** *se le pide responder las siguientes preguntas con neutralidad y precisión, sin ser necesario el uso de citas textuales.*

### OBJETIVO ESPECÍFICO 1

Identificar los factores que impiden la formalización en el servicio de transporte público interprovincial de personas en la región La Libertad

### Preguntas:

1. ¿Cuáles son los factores que impiden la formalización en el servicio de transporte público interprovincial de personas en la región La Libertad?

2. ¿Considera que los requisitos para la autorización de transporte público interprovincial de personas se pueden reunir con facilidad?

3. Para usted, ¿Cuáles son requisitos más difíciles de cumplir cuando se solicita autorización de transporte público interprovincial de personas?

### **OBJETIVO ESPECÍFICO 2**

**Determinar los beneficios que tendrían los transportistas informales al obtener su autorización de la autoridad competente**

#### **Preguntas:**

4. ¿Considera que prestar formalmente el servicio de transporte público interprovincial de personas acarrea beneficios para los empresarios y/o conductores que brindan este servicio?

¿Cuáles serían los principales beneficios que usted podría identificar?

5. ¿Qué beneficios otorga la formalización que no sean posibles de obtener cuando se prefiere optar por la informalidad?

### **OBJETIVO ESPECÍFICO 3**

**Determinar las consecuencias negativas de prestar el servicio público interprovincial de personas sin contar con las autorizaciones requeridas de parte de la Gerencia de Transportes y Comunicaciones de la región La Libertad**

#### **Preguntas:**

6. Explique las consecuencias negativas de prestar el servicio de transporte público interprovincial de personas sin las autorizaciones correspondientes

7. Indique las sanciones que pueden imponerse a los transportistas informales

8. ¿Cuál cree usted que podría ser la consecuencia más perjudicial para los transportistas informales que prestan servicio de transporte público interprovincial de personas sin la autorización correspondiente?

Firma:

## Anexo 3 – Validación de instrumentos

### CARTA DE INVITACIÓN N°01

Trujillo, 30 de noviembre de 2021

Mg. Claudia Reyes Cuba.

Asunto: **Participación en juicio de expertos para validar instrumento de investigación cualitativa**

Me es grato dirigirme a Ud., para expresarle mi respeto y cordial saludo; respecto al asunto hacerle conocer que estoy realizando el trabajo de investigación cualitativo titulado: Incidencia de la informalidad en la prestación del servicio de transporte público interprovincial de personas en La Libertad 2021., con el fin de obtener el título profesional de Maestro en Gestión Pública.

La presente investigación tiene por objetivo determinar la incidencia de la informalidad en la prestación del servicio de transporte público interprovincial de personas en La Libertad 2021, por lo que se deben realizar entrevistas cuyas preguntas conforman el instrumento de recolección de datos cualitativos, las mismas que deben ser validadas por expertos, como lo es su persona, por lo que le invito a colaborar con la investigación.

Segura de su participación en calidad de experto para la validación del instrumento de recolección de datos mencionado, se le alcanza dicho instrumento motivo de evaluación con el formato que servirá para que usted pueda hacerme llegar sus apreciaciones según cada ítem allí contenido.

Conocedora de su alto espíritu altruista, agradezco por adelantado su colaboración.

Atentamente:



Virginia Marilyn Guzmán Zavaleta

Adjunto:

1. Matriz de categorización
2. Instrumento de recolección de datos
3. Ficha de juicio de experto

## VALIDEZ DE TEST: JUICIO DE EXPERTOS

### INSTRUCTIVO PARA LOS EXPERTOS

**Indicación:** Señor especialista se le pide su colaboración para que luego de un riguroso análisis de los ítems del **Cuestionario de Entrevista**, el mismo que le mostramos a continuación, indique de acuerdo con su criterio y experiencia profesional el puntaje de acuerdo a si la pregunta permite capturar las categorías de investigación del trabajo.

En la evaluación de cada ítem, utilice la siguiente escala:

RANGO	SIGNIFICADO
1	Descriptor no adecuado y debe ser eliminado
2	Descriptor adecuado, pero debe ser modificado
3	Descriptor adecuado

Los rangos de la escala propuesta deben ser utilizados teniendo en consideración los siguientes criterios:

- ⊕ Vocabulario adecuado al nivel académico de los entrevistados.
- ⊕ Claridad en la redacción.
- ⊕ Consistencia Lógica y Metodológica.

Recomendaciones:

.....  
.....  
.....  
.....

Gracias, por su generosa colaboración

Apellidos y nombres	Claudia Katherine Rey Arc
Grado Académico	Magister en Gestión Pública - Doctorando
Mención	
Firma	 CDU 9315

ÍTEM	CALIFICACIÓN			OBSERVACIÓN
	1	2	3	
<b>OBJETIVO ESPECIFICO 1</b>				
Identificar los factores que impiden la formalización en el servicio de transporte público interprovincial de personas en la región La Libertad				
¿Cuáles son los factores que impiden la formalización en el servicio de transporte público interprovincial de personas en la región La Libertad			X	
¿Considera que los requisitos para la autorización de transporte público interprovincial de personas se pueden reunir con facilidad?			X	
¿Cuáles son los requisitos más difíciles de cumplir cuando se solicita autorización de transporte público interprovincial de personas?		X		
<b>OBJETIVO ESPECIFICO 2</b>				
Determinar los beneficios que tendrían los transportistas informales al obtener la autorización de la autoridad competente				
¿Considera que prestar formalmente el servicio de transporte público interprovincial de personas acarrea beneficios para los empresarios y/o conductores que brindan este servicio?		X		
¿Cuáles serían los principales beneficios que usted podría identificar?			X	
¿Qué beneficios otorga la formalización que no sean posibles de obtener cuando se prefiere optar por la informalidad?			X	
<b>OBJETIVO ESPECIFICO 3</b>				
Determinar las consecuencias negativas de prestar el servicio público interprovincial de personas sin contar con las autorizaciones requeridas de parte de la Gerencia de Transportes y Comunicaciones de la región La Libertad				
Explique las consecuencias negativas de prestar el servicio de transporte público interprovincial de personas sin las autorizaciones correspondientes			X	
Indique las sanciones que pueden imponerse a los transportistas informales			X	
¿Cuál cree usted que podría ser la consecuencia más perjudicial para los transportistas informales que prestan servicio de transporte público interprovincial de personas sin la autorización correspondiente?			X	

## CARTA DE INVITACIÓN N°02

Trujillo, 30 de noviembre de 2021

Mg. Pamela Granda Yovera,

**Asunto: Participación en juicio de expertos para validar instrumento de investigación cualitativa**

Me es grato dirigirme a Ud., para expresarle mi respeto y cordial saludo; respecto al asunto hacerle conocer que estoy realizando el trabajo de investigación cualitativo titulado: Incidencia de la informalidad en la prestación del servicio de transporte público interprovincial de personas en La Libertad 2021., con el fin de obtener el título profesional de Maestro en Gestión Pública.

La presente investigación tiene por objetivo determinar la incidencia de la informalidad en la prestación del servicio de transporte público interprovincial de personas en La Libertad 2021, por lo que se deben realizar entrevistas cuyas preguntas conforman el instrumento de recolección de datos cualitativos, las mismas que deben ser validadas por expertos, como lo es su persona, por lo que le invito a colaborar con la investigación.

Segura de su participación en calidad de experto para la validación del instrumento de recolección de datos mencionado, se le alcanza dicho instrumento motivo de evaluación con el formato que servirá para que usted pueda hacerme llegar sus apreciaciones según cada ítem allí contenido.

Conocedora de su alto espíritu altruista, agradezco por adelantado su colaboración.

Atentamente:



Virginia Marilyn Guzmán Zavaleta

Adjunto:

1. Matriz de categorización
2. Instrumento de recolección de datos
3. Ficha de juicio de experto

**VALIDEZ DE TEST: JUICIO DE EXPERTOS**

**INSTRUCTIVO PARA LOS EXPERTOS**

**Indicación:** Señor especialista se le pide su colaboración para que luego de un riguroso análisis de los ítems del **Cuestionario de Entrevista**, el mismo que le mostramos a continuación, indique de acuerdo con su criterio y experiencia profesional el puntaje de acuerdo a si la pregunta permite capturar las categorías de investigación del trabajo.

En la evaluación de cada ítem, utilice la siguiente escala:

RANGO	SIGNIFICADO
1	Descriptor no adecuado y debe ser eliminado
2	Descriptor adecuado, pero debe ser modificado
3	Descriptor adecuado

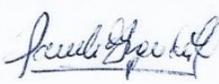
Los rangos de la escala propuesta deben ser utilizados teniendo en consideración los siguientes criterios:

- ⊕ Vocabulario adecuado al nivel académico de los entrevistados.
- ⊕ Claridad en la redacción.
- ⊕ Consistencia Lógica y Metodológica.

Recomendaciones:

.....  
.....  
.....  
.....

Gracias, por su generosa colaboración

Apellidos y nombres	<b>GRANDA YOYERA PAMELA</b>
Grado Académico	<b>MAESTRO EN DERECHO</b>
Mención	<b>DERECHO CONSTITUCIONAL Y ADMINISTRATIVO</b>
Firma	

ÍTEM	CALIFICACIÓN			OBSERVACIÓN
	1	2	3	
<b>OBJETIVO ESPECIFICO 1</b> Identificar los factores que impiden la formalización en el servicio de transporte público interprovincial de personas en la región La Libertad				
¿Cuáles son los factores que impiden la formalización en el servicio de transporte público interprovincial de personas en la región La Libertad			X	
¿Considera que los requisitos para la autorización de transporte público interprovincial de personas se pueden reunir con facilidad?			X	
¿Cuáles son los requisitos más difíciles de cumplir cuando se solicita autorización de transporte público interprovincial de personas?			X	
<b>OBJETIVO ESPECIFICO 2</b> Determinar los beneficios que tendrían los transportistas informales al obtener la autorización de la autoridad competente				
¿Considera que prestar formalmente el servicio de transporte público interprovincial de personas acarrea beneficios para los empresarios y/o conductores que brindan este servicio?			X	
¿Cuáles serían los principales beneficios que usted podría identificar?			X	
¿Qué beneficios otorga la formalización que no sean posibles de obtener cuando se prefiere optar por la informalidad?			X	

<p><b>OBJETIVO ESPECIFICO 3</b></p> <p>Determinar las consecuencias negativas de prestar el servicio público interprovincial de personas sin contar con las autorizaciones requeridas de parte de la Gerencia de Transportes y Comunicaciones de la región La Libertad</p>				
<p>Explique las consecuencias negativas de prestar el servicio de transporte público interprovincial de personas sin las autorizaciones correspondientes</p>			<p>X</p>	
<p>Indique las sanciones que pueden imponerse a los transportistas informales</p>			<p>X</p>	
<p>¿Cuál cree usted que podría ser la consecuencia más perjudicial para los transportistas informales que prestan servicio de transporte público interprovincial de personas sin la autorización correspondiente?</p>			<p>X</p>	

## CARTA DE INVITACIÓN N°03

Trujillo, 30 de noviembre de 2021

Dr. Mario Francisco Fernández Vértiz.

**Asunto: Participación en juicio de expertos para validar instrumento de investigación cualitativa**

Me es grato dirigirme a Ud., para expresarle mi respeto y cordial saludo; respecto al asunto hacerle conocer que estoy realizando el trabajo de investigación cualitativo titulado: Incidencia de la informalidad en la prestación del servicio de transporte público interprovincial de personas en La Libertad 2021., con el fin de obtener el título profesional de Maestro en Gestión Pública.

La presente investigación tiene por objetivo determinar la incidencia de la informalidad en la prestación del servicio de transporte público interprovincial de personas en La Libertad 2021, por lo que se deben realizar entrevistas cuyas preguntas conforman el instrumento de recolección de datos cualitativos, las mismas que deben ser validadas por expertos, como lo es su persona, por lo que le invito a colaborar con la investigación.

Segura de su participación en calidad de experto para la validación del instrumento de recolección de datos mencionado, se le alcanza dicho instrumento motivo de evaluación con el formato que servirá para que usted pueda hacerme llegar sus apreciaciones según cada ítem allí contenido.

Conocedora de su alto espíritu altruista, agradezco por adelantado su colaboración.

Atentamente:



Virginia Marilyn Guzmán Zavaleta

Adjunto:

1. Matriz de categorización
2. Instrumento de recolección de datos
3. Ficha de juicio de experto

**VALIDEZ DE TEST: JUICIO DE EXPERTOS**

**INSTRUCTIVO PARA LOS EXPERTOS**

**Indicación:** Señor especialista se le pide su colaboración para que luego de un riguroso análisis de los ítems del **Cuestionario de Entrevista**, el mismo que le mostramos a continuación, indique de acuerdo con su criterio y experiencia profesional el puntaje de acuerdo a si la pregunta permite capturar las categorías de investigación del trabajo.

En la evaluación de cada ítem, utilice la siguiente escala:

RANGO	SIGNIFICADO
1	Descriptor no adecuado y debe ser eliminado
2	Descriptor adecuado, pero debe ser modificado
3	Descriptor adecuado

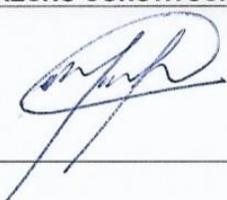
Los rangos de la escala propuesta deben ser utilizados teniendo en consideración los siguientes criterios:

- ⊕ Vocabulario adecuado al nivel académico de los entrevistados.
- ⊕ Claridad en la redacción.
- ⊕ Consistencia Lógica y Metodológica.

Recomendaciones:

.....  
.....  
.....  
.....

Gracias, por su generosa colaboración

Apellidos y nombres	FERNANDEZ VERTIZ MARIO FRANCISCO
Grado Académico	DOCTOR EN DERECHO
Mención	DERECHO CONSTITUCIONAL
Firma	

ÍTEM	CALIFICACIÓN			OBSERVACIÓN
	1	2	3	
<b>OBJETIVO ESPECIFICO 1</b>				
Identificar los factores que impiden la formalización en el servicio de transporte público interprovincial de personas en la región La Libertad				
¿Cuáles son los factores que impiden la formalización en el servicio de transporte público interprovincial de personas en la región La Libertad?			X	
¿Considera que los requisitos para la autorización de transporte público interprovincial de personas se pueden reunir con facilidad?			X	
¿Cuáles son los requisitos más difíciles de cumplir cuando se solicita autorización de transporte público interprovincial de personas?			X	
<b>OBJETIVO ESPECIFICO 2</b>				
Determinar los beneficios que tendrían los transportistas informales al obtener la autorización de la autoridad competente				
¿Considera que prestar formalmente el servicio de transporte público interprovincial de personas acarrea beneficios para los empresarios y/o conductores que brindan este servicio?			X	
¿Cuáles serían los principales beneficios que usted podría identificar?			X	

¿Qué beneficios otorga la formalización que no sean posibles de obtener cuando se prefiere optar por la informalidad?			X	
<b>OBJETIVO ESPECIFICO 3</b> Determinar las consecuencias negativas de prestar el servicio público interprovincial de personas sin contar con las autorizaciones requeridas de parte de la Gerencia de Transportes y Comunicaciones de la región La Libertad				
Explique las consecuencias negativas de prestar el servicio de transporte público interprovincial de personas sin las autorizaciones correspondientes			X	
Indique las sanciones que pueden imponerse a los transportistas informales			X	
¿Cuál cree usted que podría ser la consecuencia más perjudicial para los transportistas informales que prestan servicio de transporte público interprovincial de personas sin la autorización correspondiente?			X	

## Anexo 4 – Autorización de la entidad para aplicar el estudio



**GRTC - GERENCIA REGIONAL DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES(e)**



Firmado digitalmente por MELENDEZ ASCHIERI Nery Alfredo FAU  
20440374248 soft  
Motivo: Soy el autor del documento  
Fecha: 20.12.2021 17:29:37 -05:00

FIRMA DIGITAL

Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia

Trujillo, 20 de Diciembre del 2021

**OFICIO N° 000318-2021-GRLL-GGR-GRTC**

**VIRGINIA MARILYN GUZMAN ZAVALA**

Presente. -

**Asunto** : **AUTORIZACION PARA REALIZAR ENTREVISTA A SERVIDORES PUBLICOS DE LA GRTC.**

**Referencia** : Carta N° 001-2021-VMGZ  
Proveído N° 751-2021-GRLL-GGR-GRTC  
PROVEIDO N° 000557-2021-GRLL-GGR-GRTC-OAJ  
(20Diciembre2021)

Tengo el agrado de dirigirme a usted en virtud de los documentos indicados en la referencia para manifestarle que en su condición de alumna de la Maestría en Gestión Pública de la Escuela de Posgrado de la Universidad César Vallejo se le concede la autorización para que pueda realizar las entrevistas a los servidores públicos de la Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones de La Libertad, mediante la aplicación de guía de entrevista sobre "Incidencia de la informalidad en la prestación del servicio de transporte público interprovincial de personas en La Libertad 2021", asimismo se le autoriza la realización de la publicación de los resultados revelados en la tesis en el repositorio institucional de la Universidad César Vallejo.

Sin otro particular, es propicia la oportunidad para expresarle a usted los sentimientos de mi especial consideración y estima personal.

Atentamente,

Documento firmado digitalmente por  
NERY ALFREDO MELENDEZ ASCHIERI  
GRTC - GERENCIA REGIONAL DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES(e)  
GOBIERNO REGIONAL LA LIBERTAD

C.C.:  
CARLOS RUBEN HERRERA HUANES - GRTC - AREA DE PERSONAL

NMA/ltr

OTD00020210063746



Juntos por la  
Prosperidad

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado por Gobierno Regional La Libertad, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <https://sgd.regionallibertad.gob.pe:8181/verifica/inicio.do> e ingresando el siguiente código de verificación: JEHKEKQ



## Anexo 5 – Entrevista a servidores públicos participantes

TÍTULO:

Incidencia de la informalidad en la prestación del servicio de transporte público interprovincial de personas en La Libertad 2021

**Consentimiento informado:** la presente entrevista tiene por objetivo recabar su experiencia respecto a la incidencia de la informalidad en la prestación del servicio de transporte público interprovincial de personas en La Libertad. Considerando ello, al llenar esta entrevista usted declara haber sido informado que la investigación persigue fines estrictamente académicos y que su participación es autónoma, libre y deliberada con el único fin de contribuir con la producción científica.

**Entrevistado:** JOSE LUIS LEÓN VENTURO

**Cargo:** ABOGADO

**Institución:** GERENCIA REGIONAL DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

**Indicaciones:** se le pide responder las siguientes preguntas con neutralidad y precisión, sin ser necesario el uso de citas textuales.



### OBJETIVO ESPECÍFICO 1

Identificar los factores que impiden la formalización en el servicio de transporte público interprovincial de personas en la región La Libertad

#### Preguntas:

1. ¿Cuáles son los factores que impiden la formalización en el servicio de transporte público interprovincial de personas en la región La Libertad?

2. ¿Considera que los requisitos para la autorización de transporte público interprovincial de personas se pueden reunir con facilidad?

3. Para usted, ¿Cuáles son requisitos más difíciles de cumplir cuando se solicita autorización de transporte público interprovincial de personas?



**OBJETIVO ESPECÍFICO 2**

**Determinar los beneficios que tendrían los transportistas informales al obtener su autorización de la autoridad competente**

**Preguntas:**

4. ¿Considera que prestar formalmente el servicio de transporte público interprovincial de personas acarrea beneficios para los empresarios y/o conductores que brindan este servicio?

5. ¿Cuáles serían los principales beneficios que usted podría identificar?

6. ¿Qué beneficios otorga la formalización que no sean posibles de obtener cuando se prefiere optar por la informalidad?



**OBJETIVO ESPECÍFICO 3**

**Determinar las consecuencias negativas de prestar el servicio público interprovincial de personas sin contar con las autorizaciones requeridas de parte de la Gerencia de Transportes y Comunicaciones de la región La Libertad**

**Preguntas:**

7. Explique las consecuencias negativas de prestar el servicio de transporte público interprovincial de personas sin las autorizaciones correspondientes

**OBJETIVO ESPECÍFICO 3**

**Determinar las consecuencias negativas de prestar el servicio público interprovincial de personas sin contar con las autorizaciones requeridas de parte de la Gerencia de Transportes y Comunicaciones de la región La Libertad**

**Preguntas:**

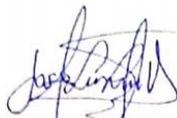
7. Explique las consecuencias negativas de prestar el servicio de transporte público interprovincial de personas sin las autorizaciones correspondientes

Escaneado con CamScanner



8. Indique las sanciones que pueden imponerse a los transportistas informales

9. ¿Cuál cree usted que podría ser la consecuencia más perjudicial para los transportistas informales que prestan servicio de transporte público interprovincial de personas sin la autorización correspondiente?



JOSÉ LUIS LEÓN VENTURO  
ABOGADO

GUÍA DE ENTREVISTA

TÍTULO:

Incidencia de la informalidad en la prestación del servicio de transporte público interprovincial de personas en La Libertad 2021

**Consentimiento informado:** la presente entrevista tiene por objetivo recabar su experiencia respecto a la incidencia de la informalidad en la prestación del servicio de transporte público interprovincial de personas en La Libertad. Considerando ello, al llenar esta entrevista usted declara haber sido informado que la investigación persigue fines estrictamente académicos y que su participación es autónoma, libre y deliberada con el único fin de contribuir con la producción científica.

**Entrevistado:** JOSE GILBERTO ABANTO ESPINOZA

**Cargo:** ABOGADO

**Institución:** GRTC.

**Indicaciones:** se le pide responder las siguientes preguntas con neutralidad y precisión, sin ser necesario el uso de citas textuales.

OBJETIVO ESPECÍFICO 1

Identificar los factores que impiden la formalización en el servicio de transporte público interprovincial de personas en la región La Libertad

Preguntas:

1. ¿Cuáles son los factores que impiden la formalización en el servicio de transporte público interprovincial de personas en la región La Libertad?

2. ¿Considera que los requisitos para la autorización de transporte público interprovincial de personas se pueden reunir con facilidad?

3. Para usted, ¿Cuáles son requisitos más difíciles de cumplir cuando se solicita autorización de transporte público interprovincial de personas?

**OBJETIVO ESPECÍFICO 2**

**Determinar los beneficios que tendrían los transportistas informales al obtener su autorización de la autoridad competente**

**Preguntas:**

4. ¿Considera que prestar formalmente el servicio de transporte público interprovincial de personas acarrea beneficios para los empresarios y/o conductores que brindan este servicio?

5. ¿Cuáles serían los principales beneficios que usted podría identificar?

6. ¿Qué beneficios otorga la formalización que no sean posibles de obtener cuando se prefiere optar por la informalidad?

**OBJETIVO ESPECÍFICO 3**

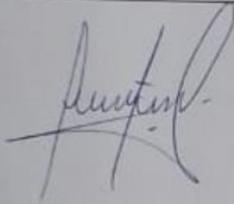
**Determinar las consecuencias negativas de prestar el servicio público interprovincial de personas sin contar con las autorizaciones requeridas de parte de la Gerencia de Transportes y Comunicaciones de la región La Libertad**

**Preguntas:**

7. Explique las consecuencias negativas de prestar el servicio de transporte público interprovincial de personas sin las autorizaciones correspondientes

8. Indique las sanciones que pueden imponerse a los trasportistas informales

9. ¿Cuál cree usted que podría ser la consecuencia más perjudicial para los transportistas informales que prestan servicio de transporte publico interprovincial de personas sin la autorización correspondiente?



## GUÍA DE ENTREVISTA

TÍTULO:

Incidencia de la informalidad en la prestación del servicio de transporte público interprovincial de personas en La Libertad 2021

**Consentimiento informado:** *la presente entrevista tiene por objetivo recabar su experiencia respecto a la incidencia de la informalidad en la prestación del servicio de transporte público interprovincial de personas en La Libertad. Considerando ello, al llenar esta entrevista usted declara haber sido informado que la investigación persigue fines estrictamente académicos y que su participación es autónoma, libre y deliberada con el único fin de contribuir con la producción científica.*

**Entrevistado:** *Gondhy Gustel Cuzco Espedós*

**Cargo:** *Abogada*

**Institución:** *GRTCLL.*

**Indicaciones:** *se le pide responder las siguientes preguntas con neutralidad y precisión, sin ser necesario el uso de citas textuales.*

### OBJETIVO ESPECÍFICO 1

Identificar los factores que impiden la formalización en el servicio de transporte público interprovincial de personas en la región La Libertad

#### Preguntas:

1. ¿Cuáles son los factores que impiden la formalización en el servicio de transporte público interprovincial de personas en la región La Libertad?

2. ¿Considera que los requisitos para la autorización de transporte público interprovincial de personas se pueden reunir con facilidad?

3. Para usted, ¿Cuáles son requisitos más difíciles de cumplir cuando se solicita autorización de transporte público interprovincial de personas?

#### **OBJETIVO ESPECÍFICO 2**

**Determinar los beneficios que tendrían los transportistas informales al obtener su autorización de la autoridad competente**

#### **Preguntas:**

4. ¿Considera que prestar formalmente el servicio de transporte público interprovincial de personas acarrea beneficios para los empresarios y/o conductores que brindan este servicio?



5. ¿Cuáles serían los principales beneficios que usted podría identificar?

6. ¿Qué beneficios otorga la formalización que no sean posibles de obtener cuando se prefiere optar por la informalidad?

**OBJETIVO ESPECÍFICO 3**

**Determinar las consecuencias negativas de prestar el servicio público interprovincial de personas sin contar con las autorizaciones requeridas de parte de la Gerencia de Transportes y Comunicaciones de la región La Libertad**

**Preguntas:**

7. Explique las consecuencias negativas de prestar el servicio de transporte público interprovincial de personas sin las autorizaciones correspondientes

8. Indique las sanciones que pueden imponerse a los trasportistas informales

9. ¿Cuál cree usted que podría ser la consecuencia más perjudicial para los trasportistas informales que prestan servicio de transporte publico interprovincial de personas sin la autorización correspondiente?

*Cruz*

## GUÍA DE ENTREVISTA

TÍTULO:

Incidencia de la informalidad en la prestación del servicio de transporte público interprovincial de personas en La Libertad 2021

**Consentimiento informado:** la presente entrevista tiene por objetivo recabar su experiencia respecto a la incidencia de la informalidad en la prestación del servicio de transporte público interprovincial de personas en La Libertad. Considerando ello, al llenar esta entrevista usted declara haber sido informado que la investigación persigue fines estrictamente académicos y que su participación es autónoma, libre y deliberada con el único fin de contribuir con la producción científica.

**Entrevistado:** *Mirella del Pilar Uvelo Seijas*

**Cargo:** *Jefe Área Técnica Funcional Servicios Transporte Terrestre*

**Institución:** *Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones La Libertad*

**Indicaciones:** se le pide responder las siguientes preguntas con neutralidad y precisión, sin ser necesario el uso de citas textuales.

### OBJETIVO ESPECÍFICO 1

Identificar los factores que impiden la formalización en el servicio de transporte público interprovincial de personas en la región La Libertad

#### Preguntas:

1. ¿Cuáles son los factores que impiden la formalización en el servicio de transporte público interprovincial de personas en la región La Libertad?

2. ¿Considera que los requisitos para la autorización de transporte público interprovincial de personas se pueden reunir con facilidad?

3. Para usted, ¿Cuáles son requisitos más difíciles de cumplir cuando se solicita autorización de transporte público interprovincial de personas?

**OBJETIVO ESPECÍFICO 2**

**Determinar los beneficios que tendrían los transportistas informales al obtener su autorización de la autoridad competente**

**Preguntas:**

4. ¿Considera que prestar formalmente el servicio de transporte público interprovincial de personas acarrea beneficios para los empresarios y/o conductores que brindan este servicio?

5. ¿Cuáles serían los principales beneficios que usted podría identificar?

6. ¿Qué beneficios otorga la formalización que no sean posibles de obtener cuando se prefiere optar por la informalidad?

**OBJETIVO ESPECÍFICO 3**

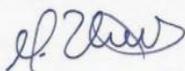
**Determinar las consecuencias negativas de prestar el servicio público interprovincial de personas sin contar con las autorizaciones requeridas de parte de la Gerencia de Transportes y Comunicaciones de la región La Libertad**

**Preguntas:**

7. Explique las consecuencias negativas de prestar el servicio de transporte público interprovincial de personas sin las autorizaciones correspondientes

8. Indique las sanciones que pueden imponerse a los trasportistas informales

9. ¿Cuál cree usted que podría ser la consecuencia más perjudicial para los transportistas informales que prestan servicio de transporte publico interprovincial de personas sin la autorización correspondiente?

  
DNI 41146831

## GUÍA DE ENTREVISTA

TÍTULO:

Incidencia de la informalidad en la prestación del servicio de transporte público interprovincial de personas en La Libertad 2021

**Consentimiento informado:** *la presente entrevista tiene por objetivo recabar su experiencia respecto a la incidencia de la informalidad en la prestación del servicio de transporte público interprovincial de personas en La Libertad. Considerando ello, al llenar esta entrevista usted declara haber sido informado que la investigación persigue fines estrictamente académicos y que su participación es autónoma, libre y deliberada con el único fin de contribuir con la producción científica.*

**Entrevistado:** *Cinthia Lissette Pérez Carranza*

**Cargo:** *Abogada*

**Institución:** *Gerencia de Transportes y Comunicaciones de La Libertad*

**Indicaciones:** *se le pide responder las siguientes preguntas con neutralidad y precisión, sin ser necesario el uso de citas textuales.*

### OBJETIVO ESPECÍFICO 1

Identificar los factores que impiden la formalización en el servicio de transporte público interprovincial de personas en la región La Libertad

#### Preguntas:

1. ¿Cuáles son los factores que impiden la formalización en el servicio de transporte público interprovincial de personas en la región La Libertad?

2. ¿Considera que los requisitos para la autorización de transporte público interprovincial de personas se pueden reunir con facilidad?

3. Para usted, ¿Cuáles son requisitos más difíciles de cumplir cuando se solicita autorización de transporte público interprovincial de personas?

**OBJETIVO ESPECÍFICO 2**

**Determinar los beneficios que tendrían los transportistas informales al obtener su autorización de la autoridad competente**

**Preguntas:**

4. ¿Considera que prestar formalmente el servicio de transporte público interprovincial de personas acarrea beneficios para los empresarios y/o conductores que brindan este servicio?

5. ¿Cuáles serían los principales beneficios que usted podría identificar?

6. ¿Qué beneficios otorga la formalización que no sean posibles de obtener cuando se prefiere optar por la informalidad?

### OBJETIVO ESPECÍFICO 3

**Determinar las consecuencias negativas de prestar el servicio público interprovincial de personas sin contar con las autorizaciones requeridas de parte de la Gerencia de Transportes y Comunicaciones de la región La Libertad**

#### Preguntas:

7. Explique las consecuencias negativas de prestar el servicio de transporte público interprovincial de personas sin las autorizaciones correspondientes



8. Indique las sanciones que pueden imponerse a los trasportistas informales

9. ¿Cuál cree usted que podría ser la consecuencia más perjudicial para los transportistas informales que prestan servicio de transporte publico interprovincial de personas sin la autorización correspondiente?

## GUÍA DE ENTREVISTA

TÍTULO:

Incidencia de la informalidad en la prestación del servicio de transporte público interprovincial de personas en La Libertad 2021

**Consentimiento informado:** *la presente entrevista tiene por objetivo recabar su experiencia respecto a la incidencia de la informalidad en la prestación del servicio de transporte público interprovincial de personas en La Libertad. Considerando ello, al llenar esta entrevista usted declara haber sido informado que la investigación persigue fines estrictamente académicos y que su participación es autónoma, libre y deliberada con el único fin de contribuir con la producción científica.*

**Entrevistado:** Joy de la Cruz Linares

**Cargo:** ABOGADA.

**Institución:** Gerencia Regional de Transportes - La Libertad

**Indicaciones:** *se le pide responder las siguientes preguntas con neutralidad y precisión, sin ser necesario el uso de citas textuales.*

### OBJETIVO ESPECÍFICO 1

Identificar los factores que impiden la formalización en el servicio de transporte público interprovincial de personas en la región La Libertad

#### Preguntas:

1. ¿Cuáles son los factores que impiden la formalización en el servicio de transporte público interprovincial de personas en la región La Libertad?

2. ¿Considera que los requisitos para la autorización de transporte público interprovincial de personas se pueden reunir con facilidad?

3. Para usted, ¿Cuáles son requisitos más difíciles de cumplir cuando se solicita autorización de transporte público interprovincial de personas?

**OBJETIVO ESPECÍFICO 2**

**Determinar los beneficios que tendrían los transportistas informales al obtener su autorización de la autoridad competente**

**Preguntas:**

4. ¿Considera que prestar formalmente el servicio de transporte público interprovincial de personas acarrea beneficios para los empresarios y/o conductores que brindan este servicio?

5. ¿Cuáles serían los principales beneficios que usted podría identificar?

6. ¿Qué beneficios otorga la formalización que no sean posibles de obtener cuando se prefiere optar por la informalidad?

### OBJETIVO ESPECÍFICO 3

**Determinar las consecuencias negativas de prestar el servicio público interprovincial de personas sin contar con las autorizaciones requeridas de parte de la Gerencia de Transportes y Comunicaciones de la región La Libertad**

#### Preguntas:

7. Explique las consecuencias negativas de prestar el servicio de transporte público interprovincial de personas sin las autorizaciones correspondientes

8. Indique las sanciones que pueden imponerse a los trasportistas informales

9. ¿Cuál cree usted que podría ser la consecuencia más perjudicial para los trasportistas informales que prestan servicio de transporte publico interprovincial de personas sin la autorización correspondiente?

