



**UNIVERSIDAD NACIONAL
TORIBIO RODRÍGUEZ DE MENDOZA DE AMAZONAS**

**FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS
ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS**

**TESIS PARA OBTENER
EL TÍTULO PROFESIONAL DE ABOGADO**

**IMPLICANCIAS DE LA APLICACIÓN DE LA LEY N° 28972: LEY QUE
ESTABLECE LA FORMALIZACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE
DE PASAJEROS EN AUTOMÓVILES COLECTIVOS EN BAGUA,
AMAZONAS 2019**

Autor: Bach. Martín Bautista Villanueva

Asesor: Dr. Héctor Miguel Manríquez Zapata

CHACHAPOYAS – PERÚ

2019



**UNIVERSIDAD NACIONAL
TORIBIO RODRÍGUEZ DE MENDOZA DE AMAZONAS**

**FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS
ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS**

**TESIS PARA OBTENER
EL TÍTULO PROFESIONAL DE ABOGADO**

**IMPLICANCIAS DE LA APLICACIÓN DE LA LEY N° 28972: LEY QUE
ESTABLECE LA FORMALIZACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE
DE PASAJEROS EN AUTOMÓVILES COLECTIVOS EN BAGUA,
AMAZONAS 2019**

Autor: Bach. Martín Bautista Villanueva

Asesor: Dr. Héctor Miguel Manríquez Zapata

CHACHAPOYAS – PERÚ

2019

DEDICATORIA

A Dios por darnos la vida, y la oportunidad de ser profesionales de derecho para el bien de la sociedad

A mis padres y a mi familia por brindarme todo lo necesario para culminar mi carrera profesional, y apoyarme en muchos momentos difíciles y de arduo trabajo

AGRADECIMIENTO

A personal docente y administrativo de la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas de la UNTRM, por acogernos y enseñarnos todo lo necesario para ser buenos profesionales.

Al Dr. Héctor Miguel Manríquez Zapata, sus aportes fueron muy importantes para desarrollar esta tesis, agradezco su valioso tiempo brindado como asesor

A los transportistas de la ciudad de Bagua, quienes nos brindaron la información necesaria y de manera desinteresada para la ejecución de la investigación.

AUTORIDADES UNIVERSITARIAS

Dr. Policarpio Chauca Valqui

Rector

Dr. Miguel Ángel Barrena Gurbillón

Vicerrector Académico

Dra. Flor Teresa García Huamán

Vicerrectora de Investigación

Dr. Barton Gervasi Sajami Luna

Decano de la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas

VISTO BUENO DEL ASESOR

Yo, Héctor Miguel Manríquez Zapata, identificado con DNI 17435959 con domicilio legal en Jr. 2 de Mayo N° 1059 Chachapoyas, actual docente asociado a tiempo completo de la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas la Universidad Nacional Toribio Rodríguez de Mendoza de Amazonas, DECLARO BAJO JURAMENTO estar asesorando la tesis titulada: “IMPLICANCIAS DE LA APLICACIÓN DE LA LEY N° 28972: LEY QUE ESTABLECE LA FORMALIZACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS EN AUTOMÓVILES COLECTIVOS EN BAGUA, AMAZONAS 2019”, del Bachiller en Derecho y Ciencias Políticas: Martín Bautista Villanueva

Por lo tanto:

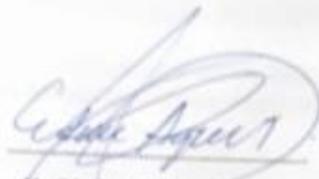
Firmo la presente para mayor constancia.

Chachapoyas, 02 de diciembre del 2019



Dr. Héctor Miguel Manríquez Zapata
DNI N° 17435959

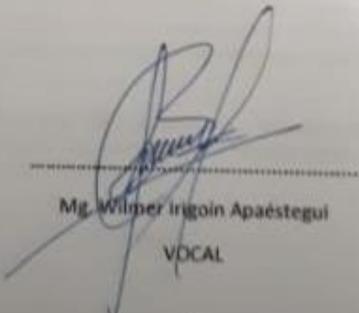
IRRADO EVALUADOR DE TESIS
(Resolución de Decanato N° 0042-2019-LNTRM/TADCP)



Ms. Edwin Manuel Aguilar Torres
PRESIDENTE



Ms. José Luis Rodríguez Medina
SECRETARIO



Mg. Wilmer Irigoin Apaestegui
VOCAL

ANEXO 3-K

**DECLARACIÓN JURADA DE NO PLAGIO DE TESIS
PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL**

Yo Martin Bautista Villanueva
identificado con DNI N° 33590196 Estudiante () / Egresado () de la Escuela Profesional de
Derecho y Ciencias Políticas de la Facultad de:
Derecho y Ciencias Políticas
de la Universidad Nacional Toribio Rodríguez de Mendoza de Amazonas.

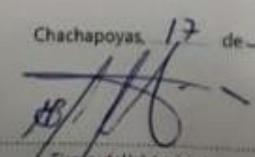
DECLARO BAJO JURAMENTO QUE:

1. Soy autor de la Tesis titulada:
Implicancias de la aplicación de la Ley
N° 28972 Ley que establece la formalización
del Transporte terrestre de pasajeros en automóviles
Colectivos en Bagua-Amazonas 2019 que presento para
obtener el Título Profesional de Abogado.
2. La Tesis no ha sido plagiada ni total ni parcialmente, y para su realización se han respetado las normas internacionales de citas y referencias para las fuentes consultadas.
3. La Tesis presentada no atenta contra derechos de terceros.
4. La Tesis presentada no ha sido publicada ni presentada anteriormente para obtener algún grado académico previo o título profesional.
5. La información presentada es real y no ha sido falsificada, ni duplicada, ni copiada.

Por lo expuesto, mediante la presente asumo toda responsabilidad que pudiera derivarse por la autoría, originalidad y veracidad del contenido de la Tesis para obtener el Título Profesional, así como por los derechos sobre la obra y/o invención presentada. Asimismo, por la presente me comprometo a asumir además todas las cargas pecuniarias que pudieran derivarse para la UNTRM en favor de terceros por motivo de acciones, reclamaciones o conflictos derivados del incumplimiento de lo declarado o las que encontraren causa en el contenido de la Tesis.

De identificarse fraude, piratería, plagio, falsificación o que la Tesis para obtener el Título Profesional haya sido publicado anteriormente; asumo las consecuencias y sanciones civiles y penales que de mi acción se deriven.

Chachapoyas, 17 de Diciembre de 2019


Firma del(a) tesista

ANEXO 3-N

**ACTA DE EVALUACIÓN DE SUSTENTACIÓN DE TESIS
PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL**

En la ciudad de Chachapoyas, el día 18 de diciembre del año 2019, siendo las 5 p.m. horas, el aspirante Martin Bautista Villanueva defiende en sesión pública la Tesis titulada: Implicancia de la Aplicación de la Ley N° 28972: Ley que Establece la formalización del Transporte Terrestre de Pasajero en Automóviles Colectivos en Bagua-Amazona - 2019

para obtener el Título Profesional de Abogado a ser otorgado por la Universidad Nacional Toribio Rodríguez de Mendoza de Amazonas, ante el Jurado Evaluador, constituido por:

- Presidente: Mg. Edwin Manuel Aguilera Torres
- Secretario: Mg. José Luis Rodríguez Medina
- Vocal: Mg. Milmer Irigoin Apóstegui

Procedió el aspirante a hacer la exposición de la Introducción, Material y método, Resultados, Discusión y Conclusiones, haciendo especial mención de sus aportaciones originales. Terminada la defensa de la Tesis presentada, los miembros del Jurado Evaluador pasaron a exponer su opinión sobre la misma, formulando cuantas cuestiones y objeciones consideraron oportunas, las cuales fueron contestadas por el aspirante.

Tras la intervención de los miembros del Jurado Evaluador y las oportunas respuestas del aspirante, el Presidente abre un turno de intervenciones para los presentes en el acto, a fin de que formulen las cuestiones u objeciones que consideren pertinentes.

Seguidamente, a puerta cerrada, el Jurado Evaluador determinó la calificación global concedida la Tesis para obtener el Título Profesional, en términos de:
Aprobado () Desaprobado ()

Otorgada la calificación, el Secretario del Jurado Evaluador lee la presente Acta en sesión pública. A continuación se levanta la sesión.

Siendo las 6:04 horas del mismo día y fecha, el Jurado Evaluador concluye el acto de sustentación de la Tesis para obtener el Título Profesional.



[Signature]
SECRETARIO

[Signature]
VOCAL

[Signature]
PRESIDENTE

OTORGADO EN:

ÍNDICE DE CONTENIDO

Dedicatoria	iii
Agradecimiento	iv
Autoridades Universitarias	v
Visto Bueno del Asesor	vi
Jurado Evaluador de Tesis	vii
Declaración jurada de no plagio	viii
Acta de evaluación y sustentación de tesis	ix
Índice de contenido	x
Índice de tablas	xii
Índice de figura	xiii
Índice de anexo	xiv
Resumen	xv
Abstract	xvi
I. INTRODUCCIÓN	17
II. MATERIAL Y MÉTODO	20
2.1. Diseño de la investigación	20
2.2. Población y muestra	20
2.3. Técnicas e instrumentos de recolección de datos	21
2.4. Análisis de datos	22
III. RESULTADOS	23
IV. DISCUSIÓN	42
V. CONCLUSIONES	45
VI. RECOMENDACIONES	46
VII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	47
ANEXOS	50

ÍNDICE DE CUADRO

	Pág.
Cuadro 01: Características generales de los transportistas encuestados, Bagua 2019.	23

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1:	Implicancias de la Ley N° 28972: Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos según percepción de los transportistas. Bagua, 2019.	25
Tabla 2:	Implicancias de la Ley N° 28972 (de acuerdo a las dimensiones) según percepción de los transportistas. Bagua, 2019.	26
Tabla 3:	Implicancias de la Ley N° 28972 (de acuerdo a las dimensión Clasificación del servicio) según percepción de los transportistas. Bagua, 2019.	28
Tabla 4:	Implicancias de la Ley N° 28972 (de acuerdo a las dimensión Competencia de las autoridades) según percepción de los transportistas. Bagua, 2019.	29
Tabla 5:	Implicancias de la Ley N° 28972 (de acuerdo a las dimensión Condiciones de acceso al servicio) según percepción de los transportistas. Bagua, 2019.	31
Tabla 6:	Implicancias de la Ley N° 28972 (de acuerdo a las dimensión Condiciones de los vehículos) según percepción de los transportistas. Bagua, 2019.	33
Tabla 7:	Implicancias de la Ley N° 28972 (de acuerdo a las dimensión Características de los vehículos) según percepción de los transportistas. Bagua, 2019.	35
Tabla 8:	Implicancias de la Ley N° 28972 (de acuerdo a las dimensión Condiciones del mercado para operar) según percepción de los transportistas. Bagua, 2019.	37
Tabla 9:	Implicancias de la Ley N° 28972 (de acuerdo a las dimensión Condiciones de la ruta) según percepción de los transportistas. Bagua, 2019.	39
Tabla 10:	Implicancias de la Ley N° 28972 (de acuerdo a las dimensión Operación del servicio) según percepción de los transportistas. Bagua, 2019.	40
Tabla 11:	Implicancias específicas de la Ley N° 28972 según percepción de los transportistas. Bagua, 2019.	41

Pág.

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1:	Implicancias de la Ley N° 28972: Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos según percepción de los transportistas. Bagua, 2019.	25
Figura 2:	Implicancias de la Ley N° 28972 (de acuerdo a las dimensiones) según percepción de los transportistas. Bagua, 2019.	26
Figura 3:	Implicancias de la Ley N° 28972 (de acuerdo a las dimensión Clasificación del servicio) según percepción de los transportistas. Bagua, 2019.	28
Figura 4:	Implicancias de la Ley N° 28972 (de acuerdo a las dimensión Competencia de las autoridades) según percepción de los transportistas. Bagua, 2019.	30
Figura 5:	Implicancias de la Ley N° 28972 (de acuerdo a las dimensión Condiciones de acceso al servicio) según percepción de los transportistas. Bagua, 2019.	31
Figura 6:	Implicancias de la Ley N° 28972 (de acuerdo a las dimensión Condiciones de los vehículos) según percepción de los transportistas. Bagua, 2019	24
Figura 7:	Implicancias de la Ley N° 28972 (de acuerdo a las dimensión Características de los vehículos) según percepción de los transportistas. Bagua, 2019.	36
Figura 8:	Implicancias de la Ley N° 28972 (de acuerdo a las dimensión Condiciones del mercado para operar) según percepción de los transportistas. Bagua, 2019.	37
Figura 9:	Implicancias de la Ley N° 28972 (de acuerdo a las dimensión Condiciones de la ruta) según percepción de los transportistas. Bagua, 2019.	39
Figura 10:	Implicancias de la Ley N° 28972 (de acuerdo a las dimensión Operación del servicio) según percepción de los transportistas. Bagua, 2019.	40

ÍNDICE DE ANEXOS

- Anexo 01;** Matriz de Consistencia.
- Anexo 02:** Operacionalización de variables
- Anexo 03:** Cuestionario
- Anexo 04** Proceso de validación del instrumento
- Anexo 04:** Consentimiento informado

RESUMEN

El objetivo del estudio fue conocer las implicancias de la aplicación de la Ley N° 28972: Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos en Bagua, Amazonas 2019. Para ello el estudio fue de enfoque cuantitativo, de nivel descriptivo, de tipo observacional, prospectivo transversal. La muestra estuvo constituida por 40 transportistas; los datos fueron recolectado utilizando la técnica del cuestionario y como instrumentos el *Cuestionario sobre Implicancias de la aplicación de la Ley N° 28972* (validez: 2.88). Los resultados evidencian que del 100 % (40) transportistas encuestados, el 90 % (36) percibe implicancias favorables; sin embargo el 10 % (4) percibe implicancias desfavorables en la ley de formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos. Asimismo los transportistas perciben como desfavorables los siguientes aspectos: Clasificación del servicio (2.5 %), Competencia de las autoridades (10 %), Condiciones de acceso al servicio (15 %), Condiciones de los vehículos (5 %), Características de los vehículos (7.5 %), Condiciones del mercado para operar (12.5 %), Condiciones de la ruta (0 %), Operación del servicio (2.5 %). Conclusión: La mayoría de transportistas encuestados (90 %) percibe implicancias favorables en la ley de formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos; sin embargo un porcentaje considerable (10 %) percibe implicancias desfavorables, como la falta de clasificación del servicio de transporte debido a la naturaleza geográfica del país, existen funcionarios corruptos que fiscalizan según sus intereses, las normas de transportes que se aprueban no se realizan con la consulta de los transportistas, no hay control para los funcionarios que dan permisos a transportistas según sus intereses, no se analiza la realidad del transporte para otorgar permisos, no hay apoyo por parte de entidades del estado para la empresa del rubro de transportes, entre otras implicancias.

Palabras claves: *automóviles colectivos, transporte terrestre, Ley N° 28972*

ABSTRACT

The objective of the study was to know the implications of the application of Law No. 28972: Law that establishes the formalization of ground transportation of passengers in collective cars in Bagua, Amazonas 2019. For this purpose, the study was quantitative, descriptive, observational type, transversal prospective. The sample consisted of 40 carriers; The data were collected using the questionnaire technique and as instruments the Questionnaire on Implications of the application of Law No. 28972 (validity: 2.88). The results show that of the 100% (24) carriers surveyed, 90% (36) perceive favorable implications; however, 10% (4) perceive unfavorable implications in the law of formalization of passenger land transport in collective cars. Likewise, carriers perceive the following aspects as unfavorable: Classification of the service (2.5%), Competition of the authorities (10%), Conditions of access to the service (15%), Conditions of the vehicles (5%), Characteristics of the vehicles (7.5%), Market conditions to operate (12.5%), Route conditions (0%), Service operation (2.5%). Conclusion: The majority of transporters surveyed (90%) perceive favorable implications in the law of formalization of land transportation of passengers in collective cars; however, a considerable percentage (10%) perceive unfavorable implications, such as the lack of classification of the transport service due to the geographical nature of the country, there are corrupt officials who monitor according to their interests, the transport regulations that are approved are not carried out with the consultation of the carriers, there is no control for the officials who give permits to carriers according to their interests, the reality of the transport to grant permits is not analyzed, there is no support from state entities for the company of the transport sector, between Other implications

Keywords: *collective cars, land transport, Law No. 2897*

I. INTRODUCCIÓN

El reto del transporte y la movilidad es cada vez más grande y esto se da a nivel mundial. Los problemas están relacionados la mala calidad del transporte, la demanda no satisfecha y la falta de regulación (Ibarra & Piña, 2011, p.13). El fuerte crecimiento de la población y la movilidad de las personas ha tenido un impacto importante en los sistemas viales, el estado del transporte, los servicios públicos y los índices de accidentes (CAF, 2011, p.3).

En el Perú desde hace décadas existe la modalidad de transporte terrestre regular de pasajeros mediante los denominados autos colectivos, estos inicialmente unían ciudades lejanas del Perú debido a la falta de empresas de transporte, pero con el paso del tiempo y el aumento de la vías asfaltadas, las rutas largas empezaron a ser cubiertas por empresas de ómnibus, mientras que los automóviles continuaron realizando este servicio ahora en distancias más cortas (Echevarría, 2017, p.2)

Muchos de los propietarios de automóviles colectivos se han agrupado y han ido constituyéndose en pequeñas empresas para seguir operando, en ese sentido Sánchez (2017) considera que las micro y pequeñas empresas del sector transporte de pasajeros son un elemento de crucial importancia para el crecimiento económico local, ya que este tiene como misión el traslado de productos, personas y todo aquello que una sociedad requiere para vivir. El sector transporte de pasajeros es importante en la vida cotidiana de la sociedad ya que permite la movilización de las personas a sus centros de labores, mercados y diferentes destinos generando intercambio de todo tipo, este tipo de Micro y Pequeñas empresas permiten la creación de puestos de trabajo lo que proporciona el sustento diario de muchas familias (Sánchez, 2017, p.8).

Considerando la importancia de las empresas de transporte de automóviles colectivos, se debe indicar que actualmente el transporte terrestre de pasajeros es deficiente en el país y varias ciudades, esto ha generado un flujo vehicular desmesurado, intenso y caótico, haciendo antes que un medio favorable, se convierta en un gran problema, dando lugar al servicio que transporte colectivo que cubre esta brecha (Hernández, 2014, p.8).

En la actualidad el sistema de transporte de buses, y en general, el sistema de transportes es un problema crítico para la sociedad que afecta la calidad de vida de las personas, por ello la planificación y regulación se hace necesaria considerando planteamientos adecuado a las realidades donde opera el transporte terrestre de automóviles colectivos (Camino, Cieza, García & Sin, 2018, p. 4).

En el Perú, tenemos oportunidad para mejorar el transporte terrestre el cual ayudará a dar un mejor dinamismo a nuestra economía, pero para ello necesitamos una mejor y mayor infraestructura terrestre (Ferrer et al., 2017, p.16). El transporte es un sector económico dinámico, tanto el de mercancías como el de pasajeros (Eurostat, 2016; citado en LLuis, 2016, p.2).

Por otra parte el sistema de transporte en la actualidad representa para los operadores actuales (transportistas), lejos de una oportunidad de inversión, una amenaza. A la fecha, no se han desarrollado comparaciones objetivas sobre las rentabilidades obtenidas y esperadas de los sistemas de transporte convencional y futuro. Muchas veces se pretende regular sin considerar la problemática tanto para el transportista como para el pasajero (Quilca, 2013, p.16).

También es importante mencionar que algunas empresas actuales que hacen transporte terrestre de pasajeros con automóviles colectivos no cuentan con terminales formales y tienen una serie de problemas operativos, incumpliendo la norma; existen empresas que brindan el servicio de transporte en minivan en diferentes partes del país donde la problemática es diversa (Muñoz, 2018, p. 232).

Según la CONFIEP (2017) existen varios proyectos de ley que parecen regular el uso de colectivos que se encuentran en el Congreso, entre ellos se puede citar a: Proyecto de ley: 0682 (Ley que otorga a las municipalidades provinciales competencias normativas exclusivas en materia de servicio público de transporte terrestre urbano), Proyecto le ley: 0653 (Ley que fomenta la renovación del parque automotor y la formalización en la venta de unidades inmatriculadas), Proyecto de ley: 1416 (Ley que incorpora a los vehículos de categoría M1 dentro de los alcances de la ley 28972, ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos), Proyecto de ley: 1404 (Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros de ámbito

regional y nacional en vehículos de categoría M2 de la clase II y III), Proyecto de ley: 1170 (Ley que precisa los alcances de la ley 28972, ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivo), Proyecto de ley: 1560 (Ley que incorpora al servicio especial en auto colectivo a vehículos de la categoría M1 clase III en el ámbito provincial o en régimen de gestión común), Proyecto de ley: 1559 (Ley que promueve la formalización y el servicio de transporte colectivo de empresas o asociaciones con dedicación exclusiva al servicio terrestre con automóviles de la clasificación vehicular M1 ampliando el alcance de la ley 28972), Proyecto de ley: 1554 (Ley que autoriza el servicio de transporte terrestre regular de pasajeros en automóviles colectivos), Proyecto de ley: 1505 (Ley que crea y regula el servicio privado de transporte a través de plataformas tecnológicas), Proyecto de ley: 1477 (Ley que declara de necesidad pública y preferente interés la creación de la autoridad única nacional de transporte terrestre), Proyecto de ley: 0593 (Ley que declara de necesidad pública e interés nacional la creación de las autoridades únicas provinciales de transporte urbano), entre otras.

Como se puede ver existe la intencionalidad de regular el transporte en automóviles colectivos, sin embargo poco se ha hecho en cuanto a promover la capacitación y fortalecimiento de los pequeños empresarios de este rubro. Es así que a nivel de la región Amazonas, el gobierno regional ha emitido 2 ordenanzas, la Ordenanza Regional N° 250 de fecha 26 enero 2010 y la Ordenanza Regional N° 333 de fecha 20 agosto del 2013, tales normas restringen el uso de las categorías M1 para el transporte terrestre de pasajeros con automóviles colectivo.

Considerando la problemática descrita se planteó el siguiente problema de investigación: ¿Cuáles son implicancias de la aplicación de la Ley N° 28972: Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos en Bagua, Amazonas 2019?; y como objetivo general: Conocer las implicancias de la aplicación de la Ley N° 28972: Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos en Bagua, Amazonas 2019.

En los siguientes capítulos de la tesis se presentan los materiales y métodos, los resultados y discusión así como las conclusiones y recomendaciones.

II. MATERIALES Y MÉTODOS

2.1. Diseño de investigación

El estudio fue de enfoque cuantitativo porque utilizó la recolección de datos para probar hipótesis con base a la medición numérica y el análisis estadístico, aplicándose a la identificación de las implicancias de la aplicación de Ley N° 28972. El estudio fue de nivel descriptivo porque se reconocieron características de la variable de estudio implicancias de la Ley; fue de tipo prospectivo porque los datos se tomaron de fuentes primarias es decir de los transportistas, transversal porque la variable de estudio fueron medidos en una sola ocasión; y prospectivo porque los datos necesarios para el estudio fueron recogidos a propósito de la investigación (datos primarios).

- El diagrama de diseño de investigación fue el siguiente:



Dónde:

M = Muestra (transportistas)

O₁ = Observación de la variable implicancias en la aplicación de la Ley N° 28972

2.2. Población, muestra y muestreo:

Población:

La población para el presente estudio estuvo constituida por los transportistas de transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos en Bagua que se encuentren operando a distintas rutas, los cuales fueron en número de 45 personas.

Criterios de inclusión

- Transportistas que hayan aceptado participar en la investigación, previo consentimiento informado
- Transportistas que se encuentren operando por lo menos 3 meses de forma regular en la ruta, dado que se podría decir que conocen la realidad que vivencian

Criterios de exclusión

- Transportistas que estén operando de forma irregular en las rutas
- Transportistas informales
- Transportistas que no deseen participar en la investigación.

Muestra:

La muestra estuvo constituida por toda la población considerada para el estudio, considerando los criterios de inclusión y exclusión, por tanto la muestra fue de 40 transportistas, considerando 5 transportistas de la población que algunos no desearon participar en el estudio.

Muestreo:

El tipo de muestreo considerado para el estudio fue el muestreo no probabilístico por conveniencia, considerando criterios de inclusión e exclusión.

2.3. Técnicas e instrumentos de recolección de datos:

Técnicas: Se utilizó la técnica del cuestionario.

Instrumentos de recolección de datos:

Para la recolección de datos de la variable en estudio se utilizó el “*Cuestionario sobre Implicancias de la aplicación de la Ley N° 28972*” el cual fue elaborado por el investigador considerando la Ley N° 28972 y su reglamento, el instrumento tiene una parte de datos generales, asimismo una parte con 24 ítems referidos a las implicancias de la aplicación de la ley en estudio según dimensiones, por tanto el instrumento permitió obtener información nominal sobre dichas implicancias tanto favorables y desfavorables en el transporte actual de automóvil colectivo.

El procedimiento de validez de los instrumentos de investigación se realizó con la apreciación de 3 expertos, cuyos respuestas fueron analizadas estadísticamente con la prueba binomial obteniendo el indicador de validez, en tal sentido el valor calculado (VC) total obtenido en la decisión estadística es de “2.88” el cual es mayor al valor teórico (VT): 1.64 de la Prueba Binomial indicando esto que el instrumento es válido y adecuado para su aplicación). (Anexo 04)

Procedimiento de recolección de datos:

- Se presentó una solicitud de autorización a los encargados de las empresas de transporte para recolectar los datos.
- Se coordinó con los transportistas el momento en el que se podía contar con su apoyo para que nos brindaran la información
- Se realizó la recolección de datos en fecha y hora programados, el cual tomó un tiempo aproximando de 30 a 45 minutos por cada encuesta.
- Se preparó la información para su procesamiento.

2.4.Análisis de datos:

La información recolectada fue procesada utilizando el programa estadístico SPSS versión 20 y la hoja de cálculo Excel 2013 siguiendo las etapas de consistenciación de la información, codificación y tabulación. En cuanto al análisis se realizó el análisis descriptivo considerando frecuencias absolutas y relativas, así como medidas de tendencia central y dispersión. Los resultados se presentan mediante tablas simples, de contingencia y gráficos diversos.

III. RESULTADOS

Cuadro 01: Características generales de los transportistas encuestados, Bagua 2019.

<i>Edad</i>	<i>fi</i>	<i>%</i>
De 24 a 30 años	8	20
De 31 a 40 años	11	27.5
De 41 a 50 años	11	27.5
De 51 a 60 años	10	25
Total	40	100

<i>Sexo</i>	<i>fi</i>	<i>%</i>
Masculino	39	97.5
Femenino	1	2.5
Total	40	100

<i>Nivel educativo</i>	<i>fi</i>	<i>%</i>
Primaria	3	7.5
Secundaria	23	57.5
Superior	14	35
Total	40	100

<i>Cargo</i>	<i>fi</i>	<i>%</i>
Socio	8	20
Gerente	10	25
Conductor	22	55
Total	40	100

<i>Tiempo de servicio</i>	<i>fi</i>	<i>%</i>
Menos de 2 años	9	22.5
De 3 a 5 años	10	25
De 6 a 9 años	10	25
De 10 años a más	11	27.5
Total	40	100

<i>Ruta que opera</i>	<i>fi</i>	<i>%</i>
Bagua- a lugares aledaños	16	40
Bagua-Imaza/Nieva	15	37.5
Bagua- fuera de la región	9	22.5
Total	40	100

<i>Tipo de ruta</i>	<i>fi</i>	<i>%</i>
Regional	31	77.5
Nacional	9	22.5
Total	40	100

Fuente: Elaboración propia a partir del cuestionario aplicado

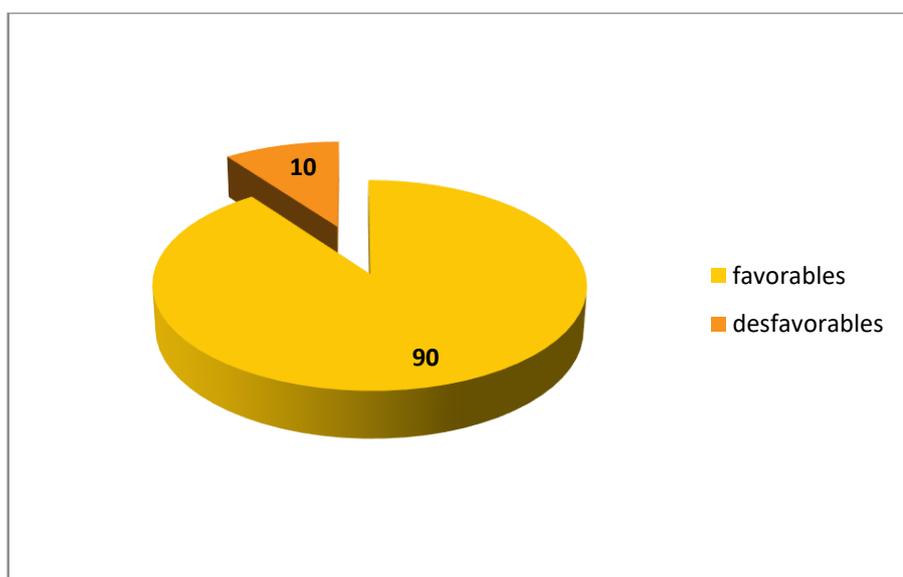
En la tabla 01 se observa que del 100 % (40) de transportistas encuestados, una mayor proporción de 27.5 % (11) tiene edades entre 31 a 40 años, asimismo el 27.5 % (11) tiene entre 41 a 50 años, el 25 % (10) de 51 a 60 años y un 20 % (8) de 24 a 30 años. Respecto al sexo, el 97.5 % (39) son del sexo masculino y el 2.5 % (1) son del sexo femenino. En relación al nivel educativo el 57.5 % (23) posee secundaria, el 35 % (14) superior y el 7.5 % (3) primaria. En cuanto al cargo en el empresa, el 55 % (22) es solo conductor, el 25 % además de ser conductor es gerente, y el 20 % (8) es socio. Respecto al tiempo de servicio, el 25 % (10) tiene menos entre 3 a 5 años. En cuanto a la ruta que opera el 40 % (16) opera en la ruta Bagua a sectores aledaños; y la mayoría (77.5 %) tiene una ruta regional.

Tabla 01: Implicancias de la Ley N° 28972: Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos según percepción de los transportistas. Bagua, 2019.

<i>Implicancias</i>	<i>fi</i>	<i>%</i>
Favorables	36	90
Desfavorables	4	10
Total	40	100

Fuente: Elaboración propia a partir del cuestionario aplicado

Figura 01: Implicancias de la Ley N° 28972: Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos según percepción de los transportistas. Bagua, 2019.



Fuente: Tabla 01

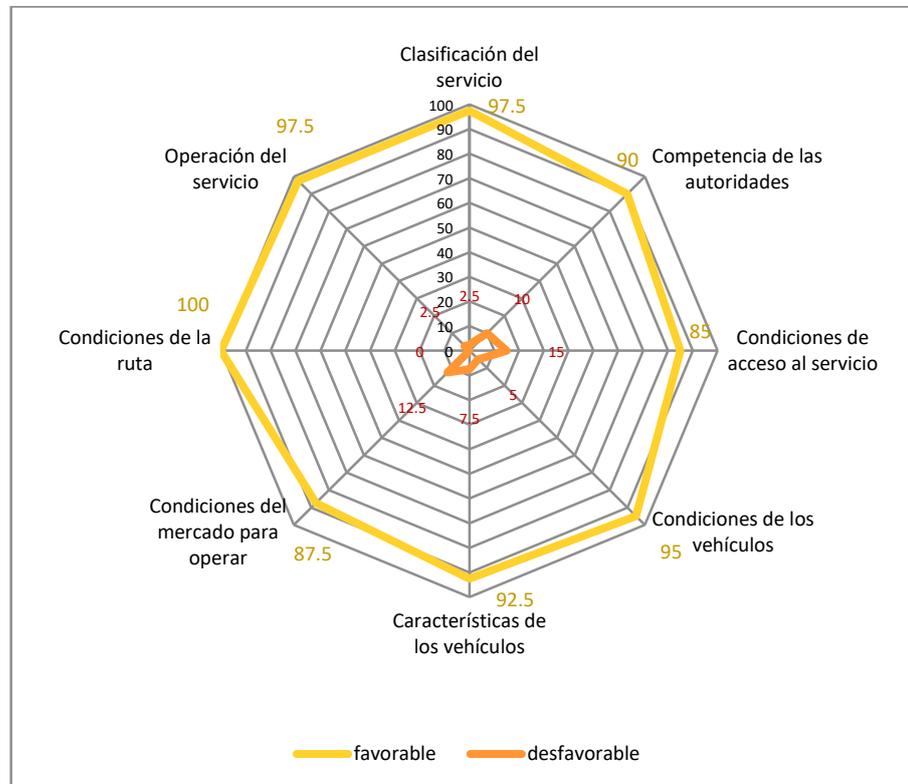
En la tabla 01 se observa que del 100 % (24) transportistas encuestados, el 90 % (36) percibe implicancias favorables; sin embargo el 10 % (4) percibe implicancias desfavorables en la ley de formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos

Tabla 02: Implicancias de la Ley N° 28972 (de acuerdo a las dimensiones) según percepción de los transportistas. Bagua, 2019.

<i>Dimensiones</i>	<i>Favorable</i>		<i>Desfavorable</i>		<i>Total</i>	
	<i>f_i</i>	<i>%</i>	<i>f_i</i>	<i>%</i>	<i>f_i</i>	<i>%</i>
Clasificación del servicio	39	97.5	1	2.5	40	100
Competencia de las autoridades	36	90	4	10	40	100
Condiciones de acceso al servicio	34	85	6	15	40	100
Condiciones de los vehículos	38	95	2	5	40	100
Características de los vehículos	37	92.5	3	7.5	40	100
Condiciones del mercado para operar	35	87.5	5	12.5	40	100
Condiciones de la ruta	40	100	0	0	40	100
Operación del servicio	39	97.5	1	2.5	40	100

Fuente: Elaboración propia a partir del cuestionario aplicado

Figura 02: Implicancias de la Ley N° 28972 (de acuerdo a las dimensiones) según percepción de los transportistas. Bagua, 2019.



Fuente: tabla 02

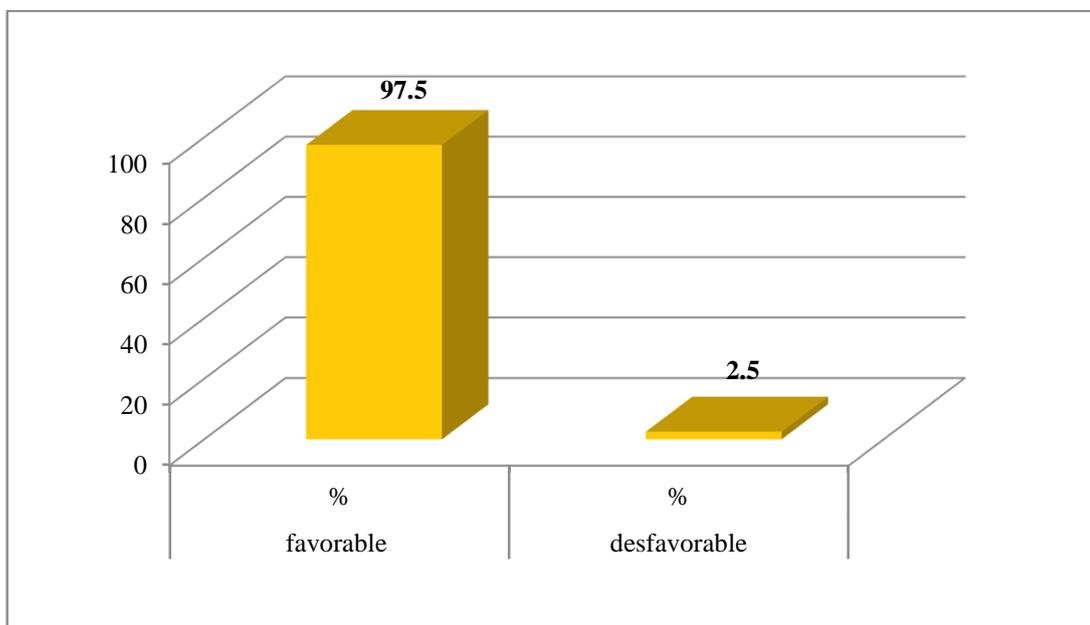
En la tabla 02 se observa la percepción de los transportistas encuestados sobre la ley de formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos, en tal sentido los ellos perciben como desfavorables los siguientes aspectos: Clasificación del servicio (2.5 %), Competencia de las autoridades (10 %), Condiciones de acceso al servicio (15 %), Condiciones de los vehículos (5 %), Características de los vehículos (7.5 %), Condiciones del mercado para operar (12.5 %), Condiciones de la ruta (0 %), Operación del servicio (2.5 %).

Tabla 03: Implicancias de la Ley N° 28972 (de acuerdo a las dimensión *Clasificación del servicio*) según percepción de los transportistas. Bagua, 2019.

Ítems	Favorable		Desfavorable		Total		Implicancia mencionada
	fi	%	fi	%	fi	%	
<i>Clasificación del servicio de transporte terrestre interprovincial en el ámbito nacional y regional</i>	39	97.5	1	2.5	40	100	Faltaría subclasificar debido a la naturaleza geográfica del país

Fuente: Elaboración propia a partir del cuestionario aplicado

Figura 03: Implicancias de la Ley N° 28972 (de acuerdo a las dimensión *Clasificación del servicio*) según percepción de los transportistas. Bagua, 2019.



Fuente: Tabla 03

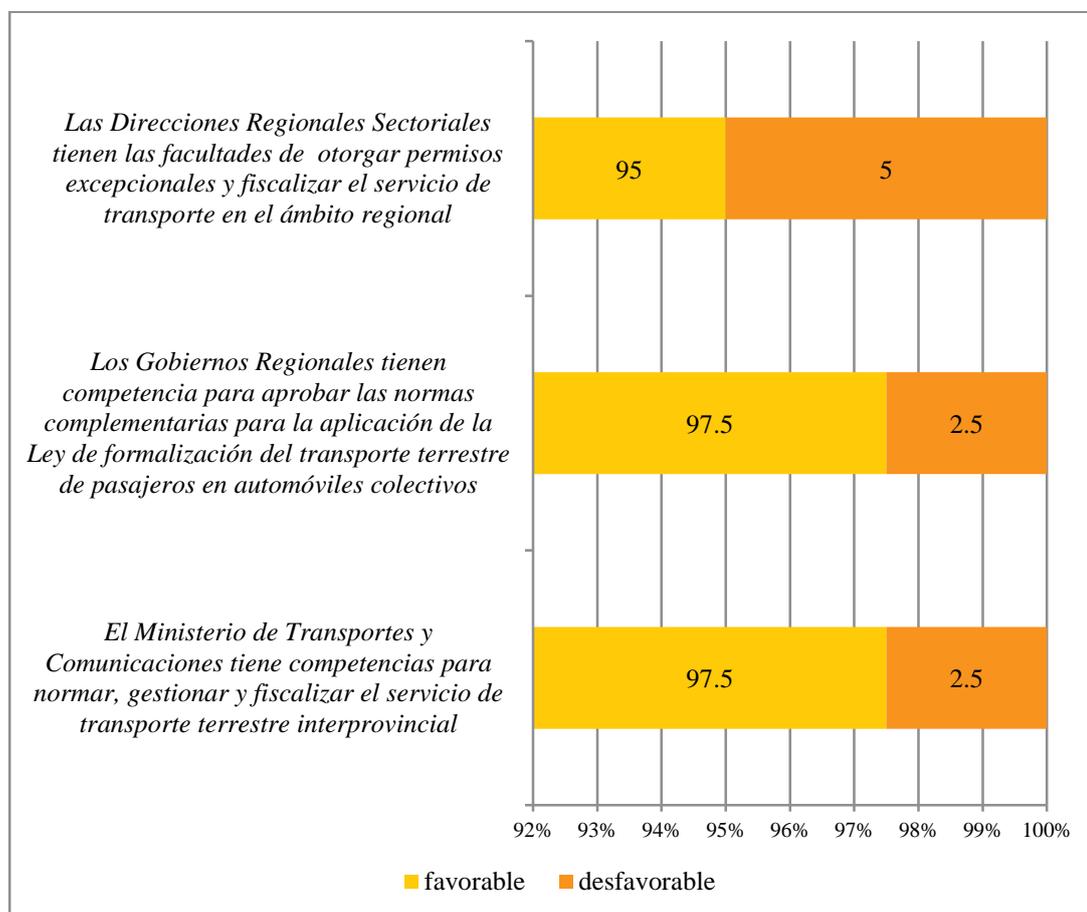
En la tabla 03 se observa que del 100 % (24) transportistas encuestados, un 2.5 % (1) manifestó implicancias desfavorables en cuanto a la Clasificación del servicio de transporte terrestre; especificando que Faltaría subclasificar el servicio debido a la naturaleza geográfica del país.

Tabla 04: Implicancias de la Ley N° 28972 (de acuerdo a las dimensión *Competencia de las autoridades*) según percepción de los transportistas. Bagua, 2019.

<i>Ítems</i>	<i>Favorable</i>		<i>Desfavorable</i>		<i>Total</i>		<i>Implicancia mencionada</i>
	<i>f_i</i>	<i>%</i>	<i>f_i</i>	<i>%</i>	<i>f_i</i>	<i>%</i>	
<i>El Ministerio de Transportes y Comunicaciones tiene competencias para normar, gestionar y fiscalizar el servicio de transporte terrestre interprovincial</i>	39	97.5	1	2.5	40	100	Hay funcionarios que son corruptos y fiscalizan según sus intereses
<i>Los Gobiernos Regionales tienen competencia para aprobar las normas complementarias para la aplicación de la Ley de formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos</i>	39	97.5	1	2.5	40	100	Las normas que se aprueban no se realizan con el consenso de los transportistas
<i>Las Direcciones Regionales Sectoriales tienen las facultades de otorgar permisos excepcionales y fiscalizar el servicio de transporte en el ámbito regional</i>	38	95	2	5	40	100	-No hay control para los funcionarios que dan permisos según sus intereses -No se analiza la realidad del transporte para otorgar permisos

Fuente: Elaboración propia a partir del cuestionario aplicado

Figura 04: Implicancias de la Ley N° 28972 (de acuerdo a las dimensión *Competencia de las autoridades*) según percepción de los transportistas. Bagua, 2019.



Fuente: Tabla 04

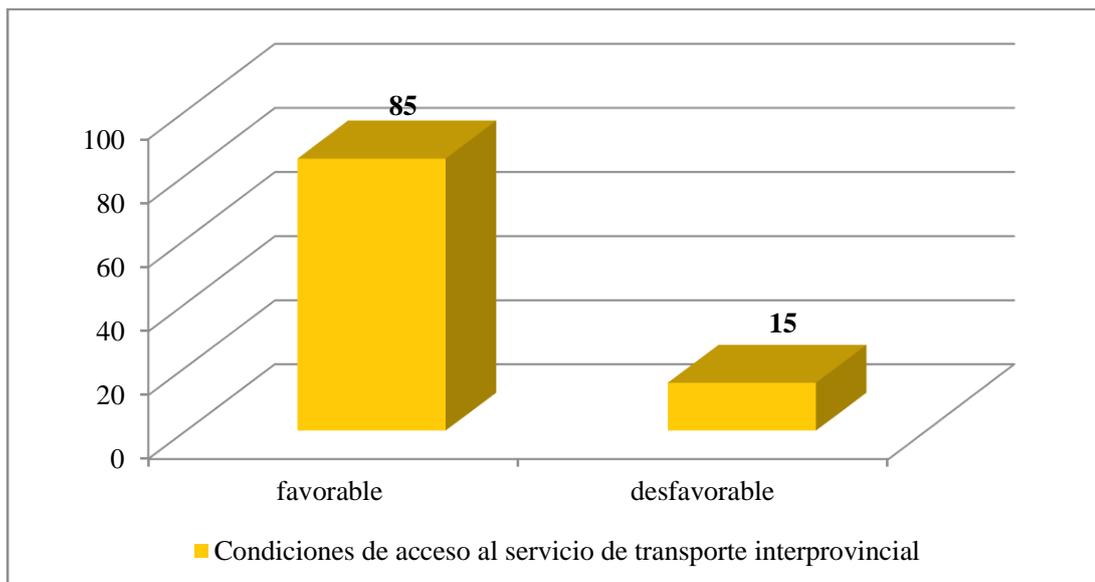
En la tabla 04 se observa que del 100 % (24) transportistas encuestados, un porcentaje considerable especificaron las siguientes implicancias: Hay funcionarios que son corruptos y fiscalizan según sus intereses (2.5 %), Las normas que se aprueban no se realizan con el consenso de los transportistas (2.5 %), No hay control para los funcionarios que dan permisos según sus intereses (2.5 %), No se analiza la realidad del transporte para otorgar permisos (2.5 %).

Tabla 05: Implicancias de la Ley N° 28972 (de acuerdo a las dimensión *Condiciones de acceso al servicio*) según percepción de los transportistas. Bagua, 2019.

Ítems	Favorable		Desfavorable		Total		Implicancia mencionada
	fi	%	fi	%	fi	%	
<i>Condiciones de acceso al servicio de transporte interprovincial</i>	34	85	6	15	40	100	-No hay apoyo -No hay fomento para el desarrollo de las empresas de transporte - El capital social solicitado es muy alto -resulta caro implementar la infraestructura -los gastos operativos se elevan para implementar las instalaciones administrativas - la inversión para flota vehicular resulta ser alta

Fuente: Elaboración propia a partir del cuestionario aplicado

Figura 05: Implicancias de la Ley N° 28972 (de acuerdo a las dimensión *Competencia de las autoridades*) según percepción de los transportistas. Bagua, 2019.



Fuente: Tabla 05

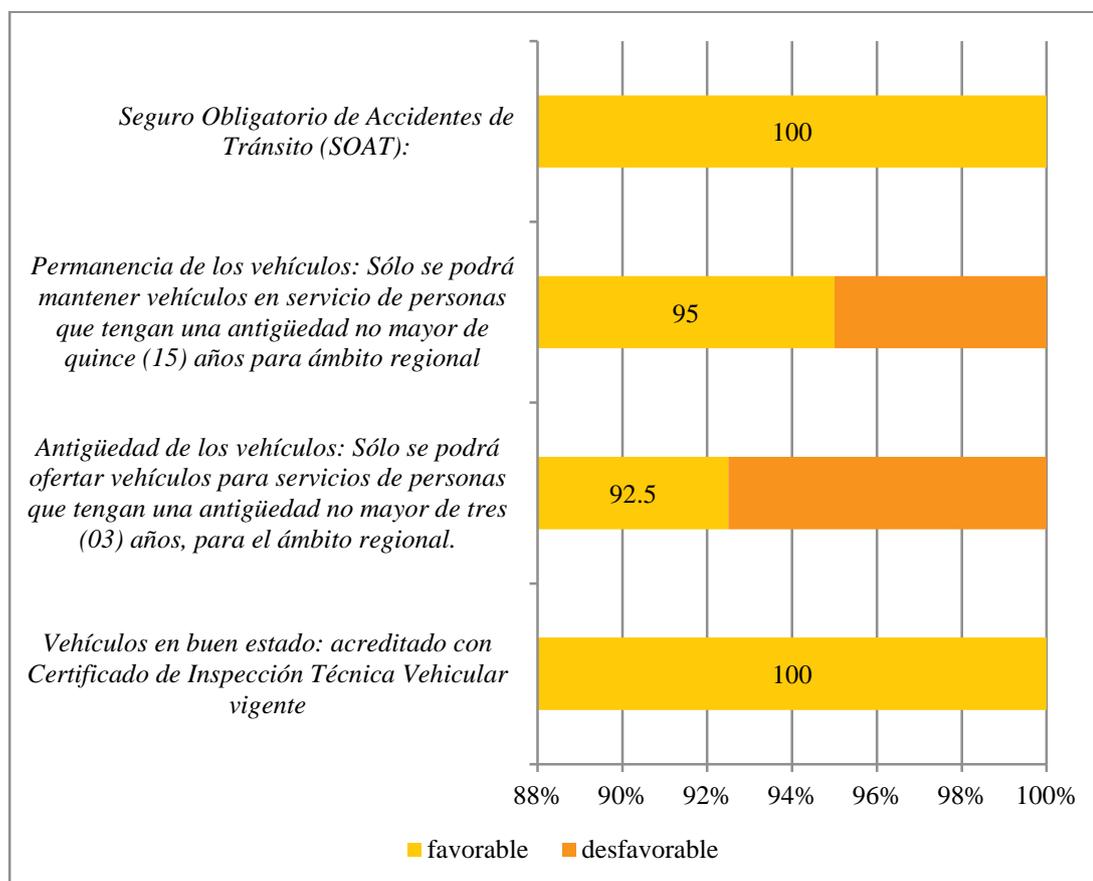
En la tabla 05 se observa que del 100 % (24) transportistas encuestados, un porcentaje considerable especificaron las siguientes implicancias: No hay apoyo (2.5 %), No hay fomento para el desarrollo de las empresas de transporte (2.5 %), El capital social solicitado es muy alto (2.5 %), resulta caro implementar la infraestructura (2.5 %), los gastos operativos se elevan para implementar las instalaciones administrativas (2.5 %) y la inversión para flota vehicular resulta ser alta (2.5 %).

Tabla 06: Implicancias de la Ley N° 28972 (de acuerdo a las dimensión Condiciones de los vehículos) según percepción de los transportistas. Bagua, 2019.

<i>Ítems</i>	<i>Favorable</i>		<i>Desfavorable</i>		<i>Total</i>		<i>Implicancia mencionada</i>
	<i>f_i</i>	<i>%</i>	<i>f_i</i>	<i>%</i>	<i>f_i</i>	<i>%</i>	
<i>Vehículos en buen estado: acreditado con Certificado de Inspección Técnica Vehicular vigente</i>	40	100	0	0	40	100	
<i>Antigüedad de los vehículos: Sólo se podrá ofertar vehículos para servicios de personas que tengan una antigüedad no mayor de tres (03) años, para el ámbito regional.</i>	37	92.5	3	7.5	40	100	- no hay acceso económico a vehículos no antiguos - existe pocas empresas de revisión técnica para mantenimiento - las unidades se deterioran rápido por el estado de las pistas
<i>Permanencia de los vehículos: Sólo se podrá mantener vehículos en servicio de personas que tengan una antigüedad no mayor de quince (15) años para ámbito regional</i>	38	95	2	5	40	100	- No hay apoyo para la empresa del rubro de transportes - no hay acceso económico fácil a nuevas unidades
<i>Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT):</i>	40	100	0	0	40	100	

Fuente: Elaboración propia a partir del cuestionario aplicado

Figura 06: Implicancias de la Ley N° 28972 (de acuerdo a las dimensión Condiciones de los vehículos) según percepción de los transportistas. Bagua, 2019.



Fuente: Tabla 06

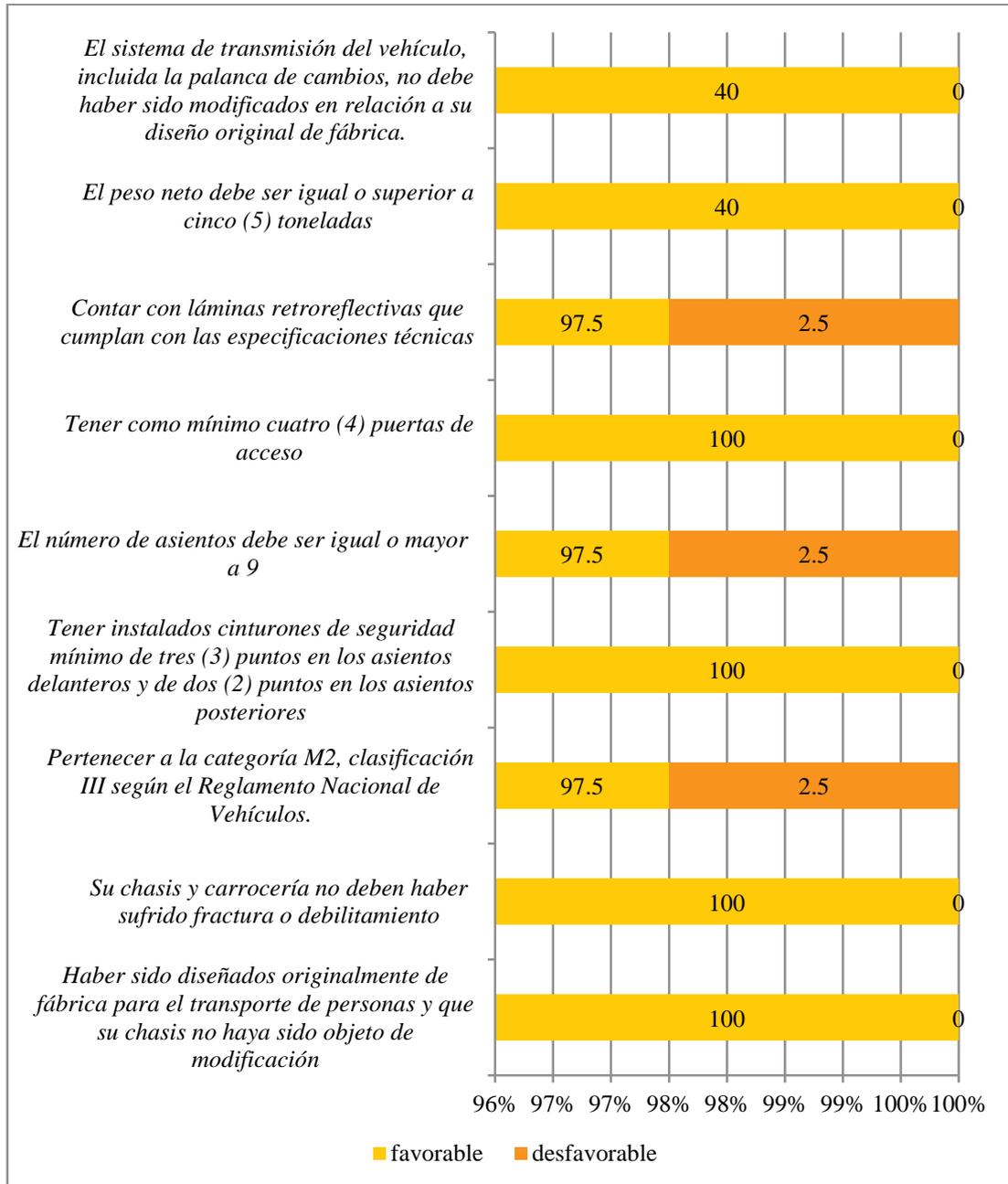
En la tabla 06 se observa que del 100 % (24) transportistas encuestados, un porcentaje considerable especificaron las siguientes implicancias: No hay acceso económico a vehículos no antiguos (2.5 %), existe pocas empresas de revisión técnica para mantenimiento (2.5 %), las unidades se deterioran rápido por el estado de las pistas (2.5 %), No hay apoyo para la empresa del rubro de transportes (2.5 %), no hay acceso económico fácil a nuevas unidades (2.5 %).

Tabla 07: Implicancias de la Ley N° 28972 (de acuerdo a las dimensión Características de los vehículos) según percepción de los transportistas. Bagua, 2019.

Ítems	Favorable		Desfavorable		Total		Implicancia mencionada
	f _i	%	f _i	%	f _i	%	
<i>Haber sido diseñados originalmente de fábrica para el transporte de personas y que su chasis no haya sido objeto de modificación</i>	40	100	0	0	40	100	
<i>Su chasis y carrocería no deben haber sufrido fractura o debilitamiento</i>	40	100	0	0	40	100	
<i>Pertenecer a la categoría M2, clasificación III según el Reglamento Nacional de Vehículos.</i>	39	97.5	1	2.5	40	100	- al no considerar los automóviles muchas empresas desaparecen
<i>Tener instalados cinturones de seguridad mínimo de tres (3) puntos en los asientos delanteros y de dos (2) puntos en los asientos posteriores</i>	40	100	0	0	40	100	
<i>El número de asientos debe ser igual o mayor a 9</i>	39	97.5	1	2.5	40	100	-al no considerar los automóviles muchas empresas desaparecen
<i>Tener como mínimo cuatro (4) puertas de acceso</i>	40	100	0	0	40	100	
<i>Contar con láminas retroreflectivas que cumplan con las especificaciones técnicas</i>	39	97.5	1	2.5	40	100	-Es necesario, pero implica mayor costo
<i>El peso neto debe ser igual o superior a cinco (5) toneladas</i>	40	100	0	0	40	100	
<i>El sistema de transmisión del vehículo, incluida la palanca de cambios, no debe haber sido modificados en relación a su diseño original de fábrica.</i>	40	100	0	0	40	100	

Fuente: Elaboración propia a partir del cuestionario aplicado

Figura 07: Implicancias de la Ley N° 28972 (de acuerdo a las dimensión Características de los vehículos) según percepción de los transportistas. Bagua, 2019.



Fuente: Tabla 07

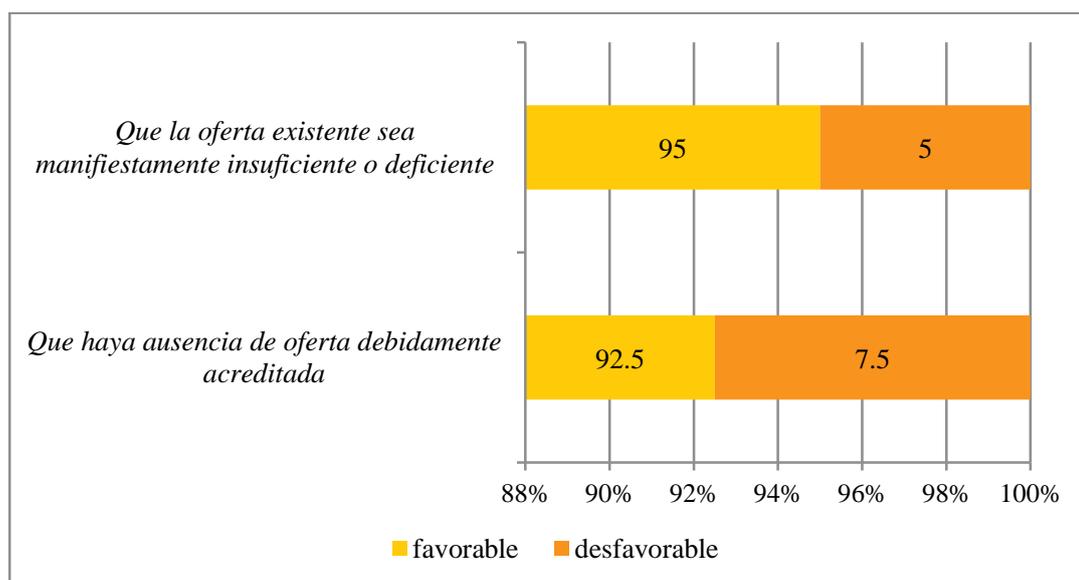
En la tabla 07 se observa que del 100 % (24) transportistas encuestados, un porcentaje considerable especificaron las siguientes implicancias: el no considerar los automóviles muchas empresas desaparecen (2.5 %), al no considerar los automóviles muchas empresas desaparecen (2.5 %), Es necesario, pero implica mayor costo (2.5 %).

Tabla 08: Implicancias de la Ley N° 28972 (de acuerdo a las dimensión *Condiciones del mercado para operar*) según percepción de los transportistas. Bagua, 2019.

Ítems	Favorable		Desfavorable		Total		Implicancia mencionada
	f _i	%	f _i	%	f _i	%	
<i>Que haya ausencia de oferta debidamente acreditada</i>	37	92.5	3	7.5	40	100	-Es relativo, qué entidad deberá acreditar la ausencia de oferta -la oferta de los servicios en el interior del país es deficiente -los pobladores prefieren una mejor oferta
<i>Que la oferta existente sea manifiestamente insuficiente o deficiente</i>	38	95	2	5	40	100	- qué entidad hace establece si el servicio es deficiente -Muchas empresas formales no aceptan que su servicio es deficiente

Fuente: Elaboración propia a partir del cuestionario aplicado

Figura 08: Implicancias de la Ley N° 28972 (de acuerdo a las dimensión *Características de los vehículos*) según percepción de los transportistas. Bagua, 2019.



Fuente: Tabla 08

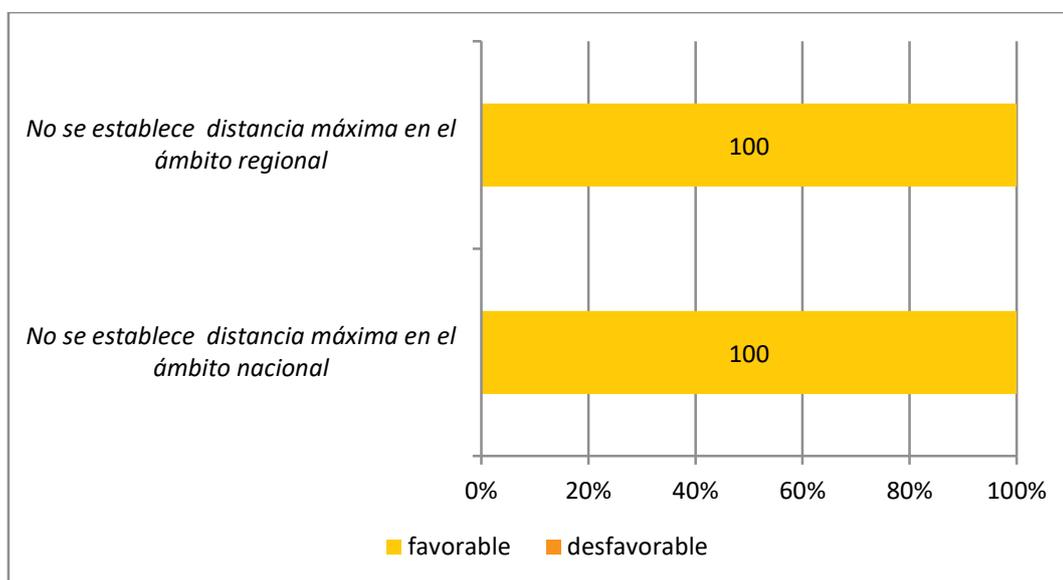
En la tabla 08 se observa que del 100 % (24) transportistas encuestados, un porcentaje considerable especificaron las siguientes implicancias: Es relativo, qué entidad deberá acreditar la ausencia de oferta (2.5 %), la oferta de los servicios en el interior del país es deficiente (2.5 %), los pobladores prefieren una mejor oferta (2.5 %), qué entidad hace establece si el servicio es deficiente (2.5 %) y Muchas empresas formales no aceptan que su servicio es deficiente (2.5 %).

Tabla 09: Implicancias de la Ley N° 28972 (de acuerdo a las dimensión *Condiciones de la ruta*) según percepción de los transportistas. Bagua, 2019.

<i>Ítems</i>	<i>Favorable</i>		<i>Desfavorable</i>		<i>Total</i>		<i>Implicancia mencionada</i>
	<i>f_i</i>	<i>%</i>	<i>f_i</i>	<i>%</i>	<i>f_i</i>	<i>%</i>	
<i>No se establece distancia máxima en el ámbito nacional</i>	40	100	0	0	40	100	
<i>No se establece distancia máxima en el ámbito regional</i>	40	100	0	0	40	100	

Fuente: Elaboración propia a partir del cuestionario aplicado

Figura 09: Implicancias de la Ley N° 28972 (de acuerdo a las dimensión *Características de los vehículos*) según percepción de los transportistas. Bagua, 2019.



Fuente: Tabla 09

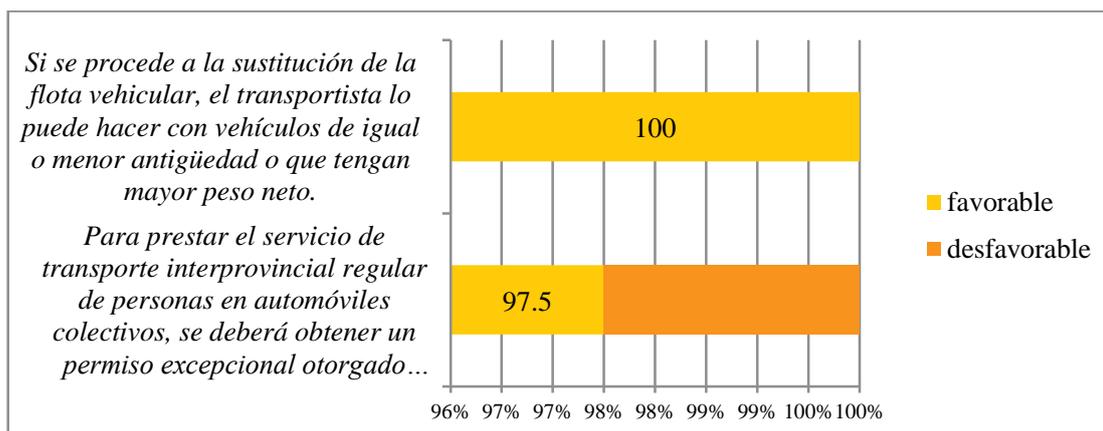
En la tabla 09 se observa que del 100 % (24) transportistas encuestados, ninguno (0%) percibió implicancias desfavorables.

Tabla 10: Implicancias de la Ley N° 28972 (de acuerdo a las dimensión *Operación del servicio*) según percepción de los transportistas. Bagua, 2019.

Ítems	Favorable		Desfavorable		Total		Implicancia mencionada
	fi	%	fi	%	fi	%	
<i>Para prestar el servicio de transporte interprovincial regular de personas en automóviles colectivos, se deberá obtener un permiso excepcional otorgado por la autoridad competente</i>	39	97.5	1	2.5	40	100	La misma autoridad da permisos sin considerar la norma de acuerdo a intereses personales
<i>Si se procede a la sustitución de la flota vehicular, el transportista lo puede hacer con vehículos de igual o menor antigüedad o que tengan mayor peso neto.</i>	40	100	0	0	40	100	

Fuente: Elaboración propia a partir del cuestionario aplicado

Figura 10: Implicancias de la Ley N° 28972 (de acuerdo a las dimensión *Operación del servicio*) según percepción de los transportistas. Bagua, 2019.



Fuente: Tabla 10

En la tabla 10 se observa que del 100 % (24) de transportistas encuestados, un porcentaje considerable especificó la siguientes implicancia: La misma autoridad da permisos sin considerar la norma de acuerdo a intereses personales (2.5 %).

Tabla 11: Implicancias específicas de la Ley N° 28972 según percepción de los transportistas. Bagua, 2019.

<i>Implicancias mencionadas por los propios transportistas</i>	<i>f_i</i>	<i>%</i>
Faltaría subclasificar el servicio de transporte debido a la naturaleza geográfica del país	1	2.5
Hay funcionarios que son corruptos y fiscalizan según sus intereses	1	2.5
Las normas de transportes que se aprueban no se realizan con el consenso de los transportistas	1	2.5
No hay control para los funcionarios que dan permisos a transportistas según sus intereses	1	2.5
No se analiza la realidad del transporte para otorgar permisos	1	2.5
No hay apoyo por parte de entidades del estado para la empresa del rubro de transportes	1	2.5
No hay fomento para el desarrollo de las empresas de transporte	1	2.5
El capital social solicitado es muy alto	1	2.5
Resulta caro implementar la infraestructura establecida	1	2.5
Los gastos operativos se elevan para implementar las instalaciones administrativas	1	2.5
La inversión para flota vehicular resulta ser alta	1	2.5
No hay acceso económico a vehículos no antiguos	1	2.5
Existe pocas empresas de revisión técnica para mantenimiento	1	2.5
Las unidades se deterioran rápido por el estado de las pistas	1	2.5
No hay apoyo para la empresa del rubro de transportes	1	2.5
No hay acceso económico fácil a nuevas unidades	1	2.5
Al no considerar los automóviles muchas empresas desaparecen	1	2.5
Los requerimientos de automóviles son necesarios, pero implica mayor costo	1	2.5
No hay una entidad que deberá acreditar la ausencia de oferta	1	2.5
La oferta de los servicios en el interior del país es deficiente	1	2.5
Los pobladores prefieren una mejor oferta	1	2.5
Qué entidad establece si el servicio es deficiente	1	2.5
Muchas empresas de transporte formales no aceptan que su servicio es deficiente	1	2.5
La misma autoridad da permisos sin considerar la norma	1	2.5

Fuente: Elaboración propia a partir del cuestionario aplicado

En la tabla 11 se puede apreciar las implicancias específicas señaladas por los mismos transportistas, pese a ser pocos indicaron importantes aspectos.

IV. DISCUSIÓN

En los resultados del estudio se observó que la mayoría de transportistas encuestados (90 %) percibió implicancias favorables en la ley de formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos; sin embargo un porcentaje considerable (10 %) percibió implicancias desfavorables. En ese sentido indicaron como implicancias desfavorables los siguientes aspectos: Faltaría subclasificar el servicio de transporte debido a la naturaleza geográfica del país, Hay funcionarios que son corruptos y fiscalizan según sus intereses, Las normas de transportes que se aprueban no se realizan con el consenso de los transportistas, No hay control para los funcionarios que dan permisos a transportistas según sus intereses, No se analiza la realidad del transporte para otorgar permisos, No hay apoyo por parte de entidades del estado para la empresa del rubro de transportes, No hay fomento para el desarrollo de las empresas de transporte, El capital social solicitado es muy alto, Resulta caro implementar la infraestructura establecida, Los gastos operativos se elevan para implementar las instalaciones administrativas, La inversión para flota vehicular resulta ser alta, No hay acceso económico a vehículos no antiguos, Existe pocas empresas de revisión técnica para mantenimiento, Las unidades se deterioran rápido por el estado de las pistas, No hay apoyo para la empresa del rubro de transportes, No hay acceso económico fácil a nuevas unidades, Al no considerar los automóviles muchas empresas desaparecen, Los requerimientos de automóviles son necesarios, pero implica mayor costo, No hay una entidad que deberá acreditar la ausencia de oferta, La oferta de los servicios en el interior del país es deficiente, Los pobladores prefieren una mejor oferta, Qué entidad establece si el servicio es deficiente, Muchas empresas de transporte formales no aceptan que su servicio es deficiente, La misma autoridad da permisos sin considerar la norma.

Considerando los resultados mencionados anteriormente, se puede citar a algunos autores que abordaron la problemática, tal es el caso de Bringas (2019) en Trujillo, Ceballos & Palacios (2015) en Colombia y Centeno (2012) en Nicaragua.

En tal sentido Bringas (2019) en un estudio realizado en Trujillo encontró que al 2020 existirá un déficit de 489 ómnibus si los transportistas no renuevan su flota vehicular. A la fecha existen 36 rutas de ómnibus, 45 rutas de combis, y 32 rutas de auto

colectivo, haciendo un total de 113 rutas de transporte en la provincia cuyos itinerarios presentan alto grado de superposición, congestión y contaminación debido a que no están optimizadas, registrando sobreoferta y baja velocidad de viaje. La informalidad de colectivos cubren una demanda insatisfecha y denotan que el modelo de rutas actual está desfasado; y porque el modelo del sistema de transporte de Trujillo no sirve para obtener financiamiento a los transportistas, debiendo redefinirse con un estudio de demanda actualizado.

Asimismo Ceballos & Palacios (2015) en Colombia, en un estudio se considera que los que prestan el servicio de transporte público colectivo ayudan a mitigar e integrar todo tipo de variables tanto internas como externas a las posibles soluciones del transporte. Dado que en Medellín se viene fomentando el transporte terrestre con automóviles colectivos de forma positiva, debido al crecimiento desmedido que ha traído consigo el parque automotor.

De igual modo Centeno (2012) evidencia que en Nicaragua la demanda del transporte ha crecido en los últimos cincuenta años de forma vertiginosa, en tanto dicha demanda es mucha mayor que la respuesta que puedan brindar los transportistas, entonces se hace necesario regular el transporte terrestre con automóviles colectivos, que a la fecha están cubriendo esta demanda insatisfecha en parte debido a las distancias excesivas en Managua.

De acuerdo a Cruz (2018) el problema no pasa solo por temas de legislación sino de un plan de abordaje integral. En tal sentido el proyecto para formalizar autos colectivos debe adecuarse a la realidad de muchas zonas del interior del país. La propuesta para formalizar el transporte público interprovincial e interregional en autos y minivanos colectivos debe estar normada; sin embargo también se debe fomentar las capacidades de este tipo de empresas. La regulación y abordaje de este problema es una iniciativa necesaria –especialmente en regiones–, pero inútil si no la acompaña una rigurosa reglamentación. Sabemos que si existe este servicio informal es porque ha habido un abandono del servicio [formal] y eso pasa mucho en regiones. Es que hay lugares en donde a pesar de que hay la categoría M3, no abastecen la demanda.

En tal sentido el Ministerio de Justicia (2015) establece que el rol estatal en materia de transporte y tránsito terrestre proviene de las definiciones nacionales de política económica y social. El Estado incentiva la libre y leal competencia en el transporte, cumpliendo funciones que, siendo importantes para la comunidad, no pueden ser desarrolladas por el sector privado.

Según Scorcia et al (2018) considera que la movilidad por colectivo preserva características fundamentales del vehículo particular, como la comodidad y la flexibilidad, reduce los costos, y asigna de manera más eficiente los recursos disponibles, introduciendo así beneficios individuales y colectivos en el sistema.

Por ello es importante entender que el problema debe abordarse desde el punto de vista legal y de fomento ordenado de creación de la empresas de transporte terrestre en automóvil colectivo porque a la fecha cubre las demandas del transporte en buses, siendo una opción económica para la población y oportunidad laboral para los pobladores; se debe indicar también que este tipo de transporte esta generalmente conformado por personas sin mucha formación empresarial y económica, por tanto les resulta difícil cumplir ciertos formalismos, lo que puede hacer que opten por la informalidad. Es necesario que el estado también apoye técnicamente a estas empresas.

V. CONCLUSIONES

1. La mayoría de transportistas encuestados (90 %) percibe implicancias favorables en la ley de formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos; sin embargo un porcentaje considerable (10 %) percibe implicancias desfavorables.
2. La mayoría de transportistas perciben implicancias favorables en los siguientes aspectos: Clasificación del servicio (97.5 %), Competencia de las autoridades (90 %), Condiciones de acceso al servicio (85 %), Condiciones de los vehículos (95 %), Características de los vehículos (92.5 %), Condiciones del mercado para operar (87.5 %), Condiciones de la ruta (100 %), Operación del servicio (97.5 %).
3. La mayoría transportistas perciben como implicancias desfavorables los siguientes aspectos: Condiciones de acceso al servicio (15 %), Condiciones del mercado para operar (12.5 %), Competencia de las autoridades (10 %), Características de los vehículos (7.5 %), Condiciones de los vehículos (5 %), Clasificación del servicio (2.5 %) y Operación del servicio (2.5 %).
4. En cuanto a implicancias específicas relacionadas al transporte público, un porcentaje considerable (10 %) de transportistas percibió las siguientes implicancias desfavorables: falta subclasificar el servicio de transporte debido a la naturaleza geográfica del país, hay funcionarios que son corruptos y fiscalizan según sus intereses, las normas de transportes que se aprueban no se realizan con el consenso de los transportistas, no hay control para los funcionarios que dan permisos a transportistas según sus intereses, no se analiza la realidad del transporte para otorgar permisos, no hay apoyo por parte de entidades del estado para la empresa del rubro de transportes, no hay fomento para el desarrollo de las empresas de transporte, el capital social solicitado es muy alto, resulta caro implementar la infraestructura establecida entre otras implicancias
5. Una mayor proporción de transportistas tuvo una edad entre 31 a 40 años (27.5 %), fueron de sexo masculino (97.5 %), tuvieron un nivel educativo secundario (57.5 %), solo son conductores en la empresa (55 %), y operan la ruta de Bagua a sectores aledaños (40 %) y la mayoría tiene una ruta regional (77.5 %).

VI. RECOMENDACIONES

Al Gobierno Regional Amazonas

- Fomentar normas para regular el transporte considerando los intereses de los pasajeros y transportistas
- Monitorizar el cumplimiento de la norma para un servicio de transporte óptimo
- Realizar mesas de diálogo con las empresas de transporte de automóvil colectivo para recoger la problemática y brindar alternativas de solución.

A las empresas de transportes terrestre de automóviles colectivos

- Formalizar debidamente sus empresas
- Hacer llegar sus inquietudes al gobierno regional, al área correspondiente a fin de discutir las implicancias de la ley en estudio.
- Buscar el asesoramiento técnico para el correcto funcionamiento de sus empresas.

A la Escuela Profesional de Derecho y Ciencias Políticas de la Universidad Nacional Toribio Rodríguez de Mendoza de Amazonas

- Abordar la temática de la legislación del transporte terrestre y los resultados encontrados en la presente investigación
- Elaborar propuestas de solución frente a la problemática desde el área académica y de investigación.

VII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Avelar, M. (2014). *Sistema de transporte de Tijuana: análisis de su proceso de modernización e implicaciones en la movilidad urbana. Un acercamiento desde la sustentabilidad*. México. Tesis presentada para obtener el grado de maestro en desarrollo regional. El colegio de la frontera del Norte.
- Bringas, J. (2019). *Transporte en Trujillo: existirá un déficit de 489 ómnibus si los transportistas no renuevan sus flotas*. Recuperado de: <http://www.laindustria.pe/assets/img/Favicon.ico>.
- CAF (Corporación Andina de Fomento). *Desarrollo urbano y movilidad en América Latina*. Banco de Desarrollo para América Latina. Panamá.
- Camino, Cieza, García & Sin (2018). *Planeamiento Estratégico para el Transporte Público Masivo en Buses en Lima Metropolitana*. Tesis para obtener el grado de magíster en Administración de Empresas. Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Ceballos, D. y Palacio, J. (2015). *Modelo de evaluación de la operación del transporte público colectivo en Medellín*. Colombia. Trabajo de grado para optar al título de Especialistas en Vías y Transporte. Universidad de Medellín, Facultad de Ingenierías.
- Centeno, F. (2012). *El sistema de control del Transporte Urbano colectivo de Managua*. Nicaragua. Trabajo de investigación para obtener el Título de Licenciatura en Derecho. Universidad Centroamericana, Facultad de Ciencias Jurídicas.
- CONFIEP (2017). *Estos son los 13 proyectos de ley sobre transporte público que se encuentran en el Congreso*. Recuperado de: <https://www.confiep.org.pe/noticias/estos-son-los-13-proyectos-de-ley-sobre-transporte-publico-que-se-encuentran-en-el-congreso>.
- Congreso de la República. *Ley N° 28972: Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos*.

- Congreso de la República. *Reglamento de la Ley N° 28972: Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos.*
- De la Cruz, P. (2014). *Problemática en el servicio de transporte público de pasajeros en Arequipa, Cusco, Chiclayo y Tacna.* Informe de investigación N° 76 /2014-2015. Área de servicios de investigación Congreso de la República.
- Echevarría, S. (2017). *Proyecto de Ley N° 1554.* Despacho congresal. Lima, Perú.
- Ferrer, M. (2017). *Proyecto para la implementación de un servicio de movilidad particular.* Lima. Trabajo de Investigación para optar el Grado Académico de Bachiller. Universidad San Ignacio de Loyola.
- Gobierno Regional Amazonas. *Ordenanza Regional N° 250*
- Gobierno Regional Amazonas. *Ordenanza Regional N° 333*
- Hernández, J. (2014). *Terminal terrestre para contribuir a la solución del caos urbano vehicular en la ciudad de Huánuco.* Tesis para optar el Título de Licenciado en Arquitectura. Universidad de Huánuco.
- Hernández, R. 2008; *Metodología de la Investigación*; 3ra edición; México: Editorial Mc. Graw Hill interamericana.
- Ibarra, M. & Piña, J. (2011). *Propuesta para el mejoramiento del transporte público urbano para la ciudad de Azogues con perspectivas hacia la seguridad vehicular, contaminación ambiental y gestión del tránsito.* Tesis previa a la Obtención del Título de Ingeniero Mecánico Automotriz. Universidad Politécnica Salesiana. Ecuador.
- Kralich, S. (2005). *Crisis urbana y transporte alternativo: la opción Remise.* España. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales, Universidad de Barcelona. Vol. IX, núm. 194 (66), 1 de agosto de 2005.
- Lluís, R. (2016). *Salud laboral en conductores profesionales del transporte por carretera.* Universitat Rovira i Virgili. Tarragona, España.

- Ministerio de Justicia (2015). *Ley general de transporte y tránsito terrestre*. Sistema Peruano de Información Jurídica. Lima, Perú.
- Moller, R. (2003). *Movilidad de personas, transporte urbano y desarrollo sostenible en Santiago de Cali, Colombia*. Colombia. Universidad del Valle, Facultad de Ingeniería, Área de Gestión Ambiental.
- Muñoz, S. (2018). *Estudio de mercado para la apertura de una flota de minivans en la ruta Cutervo-Chiclayo-Chota para la Empresa Tours Ángel Divino S.A.C. Chiclayo 2017*. Lambayeque. Tesis para optar el título profesional de Licenciado en Administración.
- Quilca, P. (2013). *Caso de estudio: empresa de transporte público de pasajeros y servicios los pioneros S.A., análisis de las alternativas de inversión actual y futura para la empresa de transporte público de pasajeros pioneros s.a. del distrito de Cayma, dentro del contexto del Sist. Integrado de Transp. de la ciudad de Arequipa*. Arequipa, Perú. Universidad Nacional de San Agustín, Facultad de Administración.
- Rojas, J. (2010). *Evaluación de una alternativa de transporte público terrestre con fondo privado*. Venezuela. Trabajo especial de grado para optar el título de especialista en gerencia de proyectos. Universidad Católica Andrés Bello.
- Sánchez, I. (2017). *Caracterización de la capacitación y gestión de calidad de las MYPE del sector transporte de pasajeros – rubro auto colectivos de la provincia de Sullana, año 2016*. Piura. Tesis para optar el Título Profesional de Licenciada en Administración de empresas. Universidad Católica los Ángeles de Chimbote.
- Scordia et al. (2018). *Transporte y desarrollo en América Latina*. Banco de Desarrollo de América Latina. Panamá.

ANEXOS

Anexo 01

MATRIZ DE CONSISTENCIA

Título: Implicancias de la aplicación de la Ley N° 28972: Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos en Bagua, Amazonas 2019

Problema	Objetivos	Variables.	Marco Metodológico
<ul style="list-style-type: none"> ¿Cuáles son implicancias de la aplicación de la Ley N° 28972: Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos en Bagua, Amazonas 2019? 	<ul style="list-style-type: none"> Evaluar implicancias de la aplicación de la Ley N° 28972: Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos en Bagua, Amazonas 2019. 	<p>V1: Implicancias en la aplicación actual de la Ley N° 28972</p>	<p>Tipo de estudio: El estudio será de enfoque cuantitativo, de nivel descriptivo de corte transversal y prospectivo.</p> <p>Muestra: La muestra estará constituida por toda la población considerada para el estudio, considerando los criterios de inclusión y exclusión, por tanto la muestra será de un aproximado de 40 transportistas.</p> <p>Instrumentos: “Cuestionario sobre Implicancias de la aplicación de la Ley N° 28972”</p> <p>Análisis de datos: Se realizará el análisis descriptivo considerando frecuencias absolutas y relativas, así como medidas de tendencia central y dispersión. Los resultados se presentarán mediante tablas simples, de contingencia y gráficos de barra.</p>

Anexo 02

Operacionalización de variables

Variable	Dimensiones	Ítems	Categoría		Escala
			Dimensión	Variable	
Implicancias de la aplicación de la Ley N° 28972: Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos	Clasificación del servicio	1	<ul style="list-style-type: none"> • Favorable • Desfavorable 	<ul style="list-style-type: none"> • Favorable • Desfavorables 	Ítems: Likert
	Competencia de las autoridades	Del 2 al 4	<ul style="list-style-type: none"> • Favorable • Desfavorable 		
	Condiciones de acceso al servicio	5	<ul style="list-style-type: none"> • Favorable • Desfavorable 		
	Condiciones de los vehículos	Del 6 al 9	<ul style="list-style-type: none"> • Favorable • Desfavorable 		
	Características de los vehículos	Del 10 al 18	<ul style="list-style-type: none"> • Favorable • Desfavorable 		Variable: Ordinal
	Condiciones del mercado para operar	Del 19 al 20	<ul style="list-style-type: none"> • Favorable • Desfavorable 		
	Condiciones de la ruta	Del 21 al 22	<ul style="list-style-type: none"> • Favorable • Desfavorable 		
	Operación del servicio	Del 23 al 24	<ul style="list-style-type: none"> • Favorable • Desfavorable 		

Anexo 03



UNIVERSIDAD NACIONAL
TORIBIO RODRIGUEZ DE MENDOZA DE AMAZONAS
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS
Escuela Profesional de Derecho y Ciencias Políticas

Cuestionario sobre las implicancias de la aplicación de la Ley N° 28972: Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos (MBV, 2019)

- I. PRESENTACIÓN:** El presente instrumento tiene por finalidad recabar información sobre las implicancias de la aplicación de la Ley N° 28972: Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos en Bagua, Amazonas, por lo que se solicita sea llenado con total sinceridad.
- II. INSTRUCCIÓN:** A continuación se presenta los ítems, los cuales deberán ser llenados de acuerdo a lo solicitado.
- III. DATOS GENERALES DEL ENCUESTADO**
1. **Edad:** _____
 2. **Sexo:** (M) (F)
 3. **Nivel educativo:** _____
 4. **Cargo en la empresa de transportes :** _____
 5. **Tiempo de servicio en la empresa:**

 6. **Ruta donde opera:** _____
 7. **Tipo de ruta:** regional () nacional ()
- IV. DATOS SOBRE LAS IMPLICANCIAS DE LA LEY N° 28972**
- De acuerdo a los ítems planteados a continuación, llene los espacios vacíos en términos concretos las implicancias favorables y desfavorables que existen para Ud. como transportista la aplicación de la mencionada ley.

N o	Ítems	Implicancias		Otras implicancias
		Favorables	Desfavorables	
CLASIFICACIÓN DEL SERVICIO				
1	<p>El servicio de transporte terrestre interprovincial se clasifica en:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Servicio de transporte terrestre interprovincial regular de personas de ámbito nacional: • Servicio de transporte terrestre interprovincial regular de personas de ámbito regional 			
COMPETENCIA DE LAS AUTORIDADES				
2	El Ministerio de Transportes y Comunicaciones tiene competencias para normar, gestionar y fiscalizar el servicio de transporte terrestre interprovincial			
3	Los Gobiernos Regionales tienen competencia para aprobar las normas complementarias para la aplicación de la Ley de formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos			
4	Las Direcciones Regionales Sectoriales tienen las facultades de otorgar permisos excepcionales y fiscalizar el servicio de transporte en el ámbito regional			
CONDICIONES DE ACCESO AL SERVICIO				
5	<p>Para acceder a un permiso excepcional del servicio de transporte interprovincial regular de personas en automóviles colectivos, el transportista deberá cumplir las siguientes condiciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Deberá estar constituida como persona jurídica • No deberá estar inhabilitado para la prestación del servicio de transporte bajo cualquier clase o modalidad. • El capital social suscrito y pagado del transportista será, 			

	<p>como mínimo, el equivalente a trescientos (300) UIT para el ámbito nacional y de cien (100) UIT para el ámbito regional. El GRA disminuyo a cincuenta (50) UIT</p> <ul style="list-style-type: none"> • Disponer de Infraestructura e Instalaciones administrativas: Deberá contar con terminales terrestres, estaciones de ruta o, cuando corresponda, paraderos autorizados, • Deberá contar con flota vehicular. El número mínimo de vehículos requerido para la prestación del servicio, en cualquiera de sus ámbitos, será de tres (3) vehículos por ruta. 			
CONDICIONES DE LOS VEHICULOS				
6	Vehículos en buen estado: acreditado con Certificado de Inspección Técnica Vehicular vigente			
7	Antigüedad de los vehículos: Sólo se podrá ofertar vehículos para servicios de personas que tengan una antigüedad no mayor de tres (03) años, para el ámbito regional.			
8	Permanencia de los vehículos: Sólo se podrá mantener vehículos en servicio de personas que tengan una antigüedad no mayor de quince (15) años para ámbito regional			
9	Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT):			
CARACTERISTICAS DE LOS VEHICULOS				
10	Haber sido diseñados originalmente de fábrica para el transporte de personas y que su chasis no haya sido objeto de modificación			
11	Su chasis y carrocería no deben haber sufrido fractura o debilitamiento			

12	Pertenecer a la categoría M2, clasificación III según el Reglamento Nacional de Vehículos.			
13	Tener instalados cinturones de seguridad mínimo de tres (3) puntos en los asientos delanteros y de dos (2) puntos en los asientos posteriores			
14	El número de asientos debe ser igual o mayor a 9			
15	Tener como mínimo cuatro (4) puertas de acceso			
16	Contar con láminas retroreflectivas que cumplan con las especificaciones técnicas			
17	El peso neto debe ser igual o superior a cinco (5) toneladas			
18	El sistema de transmisión del vehículo, incluida la palanca de cambios, no debe haber sido modificados en relación a su diseño original de fábrica.			
CONDICIONES DEL MERCADO PARA OPERAR				
19	Que haya ausencia de oferta debidamente acreditada			
20	Que la oferta existente sea manifiestamente insuficiente o deficiente			
CONDICIONES DE LA RUTA				
21	No se establece distancia máxima en el ámbito nacional			
22	No se establece distancia máxima en el ámbito regional			
OPERACIÓN DEL SERVICIO				
23	Para prestar el servicio de transporte interprovincial regular de personas en automóviles colectivos, se deberá obtener un permiso excepcional otorgado por la autoridad competente			

24	Si se procede a la sustitución de la flota vehicular, el transportista lo puede hacer con vehículos de igual o menor antigüedad o que tengan mayor peso neto.					
----	---	--	--	--	--	--

Gracias por su colaboración

Anexo 04

PROCESO DE VALIDACIÓN POR JUICIO DE EXPERTOS

DEL INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN:

Cuestionario sobre las implicancias de la aplicación de la Ley N° 28972: Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos (MBV, 2019)

1.-Descripción:

El proceso de validación del instrumento de investigación por juicio de expertos se realizó con tres profesionales que laboran en áreas relacionadas con la legislación relacionada con el transporte, y específicamente sobre el transporte terrestre de pasajeros, se tuvo a bien considerar a estos profesionales por ser profesionales abogados que laboran en el área de transporte y por lo tanto tienen una visión real sobre el panorama jurídico de aplicación de la Ley N° 28972: Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos.

2.-Matriz de respuestas de los profesionales de consultados sobre los instrumentos de medición

ITEM	EXPERTO*			TOTAL
	1	2	3	
01	1	1	1	3
02	1	1	1	3
03	1	1	0	2
04	1	1	1	3
05	1	1	1	3
06	1	1	1	3
07	1	1	1	3
08	1	1	1	3
09	1	1	1	3
10	1	1	1	3

* Respuesta de los profesionales: 1 = Si, 0 = No

PROFESIONALES CONSULTADOS:

1. Ms. Albarino Díaz Arrobas (Abogado de la ciudad de Bagua).
2. Abog. Alfredo Vallejos Fernández (Abogado de la ciudad de Bagua).
3. Abog. Miguel Espinoza Idrogo (Abogado de la ciudad de Bagua).

DECISIÓN ESTADÍSTICA

ITEM EVAL.	JUECES EXPERTOS				P VALOR $\leq \alpha$	SIGNIFIC. ESTAD.
	ADECUADO		INADECUADO			
	N°	%	N°	%		
1	3	100	0	0	0.015625	*
2	3	100	0	0	0.015625	*
3	2	66.6	1	33.3	0.140625	
4	3	100	0	0	0.015625	*
5	3	100	0	0	0.015625	*
6	3	100	0	0	0.015625	*
7	3	100	0	0	0.015625	*
8	3	100	0	0	0.015625	*
9	3	100	0	0	0.015625	*
10	3	100	0	0	0.015625	*
TOTAL	29	96.6	1	3.33	2.8870999	

Fuente: **Apreciación de los expertos**

* : Significativa ($p < 0.05$)

** : Altamente significativa ($p < 0.01$)

Interpretación: El valor calculado (**VC**) total obtenido en la decisión estadística es de “**2.8870999**” el cual es mayor al valor teórico (**VT**): **1.64** de la Prueba Binomial por lo tanto **EL INSTRUMENTO ES VÁLIDO** y adecuado para su aplicación.

Sin embargo se tomaron en cuenta todas las sugerencias de los profesionales que participaron en la validación las cuales fueron:

- Usar terminología comprensible para el mejor entendimiento de los encuestados
- Los ítems se deben ser puntuales y tener menor grado de complejidad

Anexo 05



**UNIVERSIDAD NACIONAL
TORIBIO RODRIGUEZ DE MENDOZA DE AMAZONAS
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS
Escuela Profesional de Derecho y Ciencias Políticas**

CONSENTIMIENTO INFORMADO

Yo,identificado con DNI....., declaro que acepto participar en la investigación: **IMPLICANCIAS DE LA APLICACIÓN DE LA LEY N° 28972: LEY QUE ESTABLECE LA FORMALIZACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS EN AUTOMÓVILES COLECTIVOS EN BAGUA, AMAZONAS 2019**, que viene siendo realizada por el Bachiller en Derecho y Ciencias Políticas de la Universidad Nacional Toribio Rodríguez de Mendoza de Amazonas, **MARTÍN BAUTISTA VILLANUEVA**, asumiendo que las información recolectada serán solo de conocimiento del investigador y su asesor quienes garantizan el respeto y secreto a mi privacidad.

Estoy consciente que el informe final de la investigación será publicado, sin ser mencionada mi identidad, teniendo la libertad de retirar mi consentimiento en cualquier momento y dejar de participar del estudio sin que este genere algún perjuicio y/o gasto.

Sé que de tener dudas de mi participación podré aclararlos con el investigador.

Chachapoyas, Julio del 2019

.....
Firma de la informante/investigador

.....
Firma del participante