

**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**

**BARRERA BUROCRÁTICA PARA LA AUTORIZACIÓN
DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESPECIAL
TURÍSTICO CON VEHÍCULOS DE CATEGORÍA M1 Y
EL DERECHO AL TRABAJO DE LOS
TRANSPORTISTAS, EN LA DRTC-AMAZONAS, 2014-
2018**

Autor: Bach. Euler Marq's Rojas Mendoza

Asesor: Mg. Jhordy Michel Torres Campos

Registro ()

CHACHAPOYAS – PERÚ

2023

AUTORIZACIÓN DE PUBLICACIÓN DE LA TESIS EN EL REPOSITORIO INSTITUCIONAL DE LA UNTRM



ANEXO 3-H

AUTORIZACIÓN DE PUBLICACIÓN DE LA TESIS EN EL REPOSITORIO INSTITUCIONAL DE LA UNTRM

1. Datos de autor 1

Apellidos y nombres (tener en cuenta las tildes): Rosas Mendoza Bach, Euler Margis
DNI N°: 47815113
Correo electrónico: mmags_93-18@hotmail.com
Facultad: Derecho y Ciencias Políticas
Escuela Profesional: Derecho y Ciencias Políticas

Datos de autor 2

Apellidos y nombres (tener en cuenta las tildes): _____
DNI N°: _____
Correo electrónico: _____
Facultad: _____
Escuela Profesional: _____

2. Título de la tesis para obtener el Título Profesional

Barrio burocrática para la autorización del servicio de transporte especial turístico con vehículos de categoría M4 y el derecho al trabajo de los transportistas, en la DRTC-AMAZONAS, 2014-2018

3. Datos de asesor 1

Apellidos y nombres: Torres Campos Shardy Michal
DNI, Pasaporte, C.E N°: 70807213
Open Research and Contributor-ORCID (<https://orcid.org/0000-0002-9670-0970>): 0000-0001-5348-7981

Datos de asesor 2

Apellidos y nombres: _____
DNI, Pasaporte, C.E N°: _____
Open Research and Contributor-ORCID (<https://orcid.org/0000-0002-9670-0970>): _____

4. Campo del conocimiento según la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos- OCDE (ejemplo: Ciencias médicas, Ciencias de la Salud-Medicina básica-Inmunología)

https://catalogos.concytec.gob.pe/vocabulario/ocde_ford.html
5.06.00. Ciencias Políticas 5.05.00 Derecho 5.05.01 Derecho

5. Originalidad del Trabajo

Con la presentación de esta ficha, el(la) autor(a) o autores(as) señalan expresamente que la obra es original, ya que sus contenidos son producto de su directa contribución intelectual. Se reconoce también que todos los datos y las referencias a materiales ya publicados están debidamente identificados con su respectivo crédito e incluidos en las notas bibliográficas y en las citas que se destacan como tal.

6. Autorización de publicación

El(los) titular(es) de los derechos de autor otorga a la Universidad Nacional Toribio Rodríguez de Mendoza de Amazonas (UNTRM), la autorización para la publicación del documento indicado en el punto 2, bajo la *Licencia creative commons* de tipo BY-NC: Licencia que permite distribuir, remezclar, retocar, y crear a partir de su obra de forma no comercial por lo que la Universidad deberá publicar la obra poniéndola en acceso libre en el repositorio institucional de la UNTRM y a su vez en el Registro Nacional de Trabajos de Investigación-RENATI, dejando constancia que el archivo digital que se está entregando, contiene la versión final del documento sustentado y aprobado por el Jurado Evaluador.

Chachapoyas, 21 de Abril de 2023

Firma del autor 1

Firma del autor 2

Firma del Asesor 1

Firma del Asesor 2

DEDICATORIA

Dedico esta tesis principalmente a Dios, por haberme dado la vida y permitirme el haber llegado hasta este momento tan importante de mi formación profesional, de la misma manera con cariño a mis padre Juan Martin Rojas Saldaña, mi madre Hilda Mercedes Mendoza Bacalla, a mi familia, amigos y personas especiales en mi vida, no podría sentirme más ameno por la confianza puesta en mi persona y por haberme brindado todo el apoyo material y emocional, y haber confiado siempre en mí, por su motivación constante en todo aspecto de mi vida

AGRADECIMIENTO

Agradezco a Dios por protegerme durante todo mi camino y darme fuerzas para superar obstáculos y dificultades a lo largo de toda mi vida.

A los docentes de la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas de la Universidad Nacional Toribio Rodríguez de Mendoza, con los que compartimos aulas, por las enseñanzas brindadas, y que me ha servido de mucho tanto en mi formación personal como académica.

A mis tíos Honorato y Ilber, porque cada uno de ustedes contribuyó a la culminación de esta carrera, por brindarme abrigo, motivación y consejos en cada uno de sus hogares por los que siempre estaré agradecido.

Así mismo no puedo dejar pasar mi agradecimiento afectuoso y muy especial para mis Hermanos: Lulber por tu generoso apoyo y protección incondicional desde siempre y a mi hermano Gerver por ser mi ejemplo a seguir, de lucha y superación.

Concluyo agradeciendo a todas las personas que de alguna manera colaboraron al desarrollo y culminación de este trabajo.

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

Ph. D. Jorge Luis Maicelo Quintana.

Rector

Dr. Oscar Andrés Gamarra Torres

Vicerrector Académico

Dra. María Nelly Luján Espinoza

Vicerrectora de Investigación

Dr. BARTON GERVASI SAJAMÍ LUNA

Decano de la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas

VISTO BUENO DEL ASESOR DE LA TESIS



ANEXO 3-L


VISTO BUENO DEL ASESOR DE TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL

El que suscribe el presente, docente de la UNTRM (X)/Profesional externo (), hace constar que ha asesorado la realización de la Tesis titulada Barracubizocática para la autorización del servicio de transporte asociado turístico con vehículos de categoría M1 y el derecho al trabajo de los transportistas, en la DRTC-AMAZONAS, 2014-2018; del egresado Bach. Euler Marg's Rojas Mendoza de la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas Escuela Profesional de Derecho y Ciencias Políticas de esta Casa Superior de Estudios.

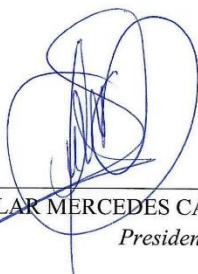


El suscrito da el Visto Bueno a la Tesis mencionada, dándole pase para que sea sometida a la revisión por el Jurado Evaluador, comprometiéndose a supervisar el levantamiento de observaciones que formulen en Acta en conjunto, y estar presente en la sustentación.

Chachapoyas, 27 de Febrero de 2023


Firma y nombre completo del Asesor
Mg. Jhordy Michel Torres Campos

JURADO EVALUADOR DE LA TESIS
(RESOLUCIÓN DE DECANATO N°29-2023- UNTRM-VRAC/FADCIP)



Mg. PILAR MERCEDES CAYLLAHUA DIOSES
Presidente



Mg. JOSE LUIS RODRIGUEZ MEDINA
Secretario



Mg. GERMAN AURIS EVANGELISTA
Vocal

CONSTANCIA DE ORIGINALIDAD DE LA TESIS



ANEXO 3-Q

CONSTANCIA DE ORIGINALIDAD DE LA TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL

Los suscritos, miembros del Jurado Evaluador de la Tesis titulada:

Barrera burocrática para la autorización del servicio de transporte especial turístico con vehículos de categoría M1 y el derecho al trabajo de los transportistas en la DRTC Amazonas 2014-2018

presentada por el estudiante ()/egresado (x) Bach Euler Marqs Rojas Mendoza

de la Escuela Profesional de Derecho y Ciencias Políticas

con correo electrónico institucional marqs-93-18@hotmail.com

después de revisar con el software Turnitin el contenido de la citada Tesis, acordamos:

- a) La citada Tesis tiene 23 % de similitud, según el reporte del software Turnitin que se adjunta a la presente, el que es menor (x) / igual () al 25% de similitud que es el máximo permitido en la UNTRM.
- b) La citada Tesis tiene _____ % de similitud, según el reporte del software Turnitin que se adjunta a la presente, el que es mayor al 25% de similitud que es el máximo permitido en la UNTRM, por lo que el aspirante debe revisar su Tesis para corregir la redacción de acuerdo al Informe Turnitin que se adjunta a la presente. Debe presentar al Presidente del Jurado Evaluador su Tesis corregida para nueva revisión con el software Turnitin.



Chachapoyas, 03 de noviembre del 2022

[Signature]
SECRETARIO

[Signature]
PRESIDENTE

[Signature]
VOCAL

OBSERVACIONES:

.....
.....

ACTA DE SUSTENTACIÓN DE LA TESIS



UNTRM

REGLAMENTO GENERAL
PARA EL OTORGAMIENTO DEL GRADO ACADÉMICO DE
BACHILLER, MAESTRO O DOCTOR Y DEL TÍTULO PROFESIONAL

ANEXO 3-5

ACTA DE SUSTENTACIÓN DE TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL

En la ciudad de Chachapoyas, el día 28 de Febrero del año 2023, siendo las 3:00 horas, el aspirante: Euler Marcos Rojas Mendoza, asesorado por Mg. Jhordy M. Torres Campos defiende en sesión pública presencial (X) / a distancia () la Tesis titulada: Barrera Burocrática Para la Autorización del Servicio de Transporte Especial de Turístico con Categoría MT y el Derecho al Trabajo de los Transportistas, en la DTC- Amazonas 2014-2019, para obtener el Título Profesional de Derechos, a ser otorgado por la Universidad

Nacional Toribio Rodríguez de Mendoza de Amazonas; ante el Jurado Evaluador, constituido por:

Presidente: Mg. Pilar Mercedes Cayllhua Dióses

Secretario: Mg. José Luis Rodríguez Medina

Vocal: Mg. German Avila Elvango 1514

Procedió el aspirante a hacer la exposición de la Introducción, Material y métodos, 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 de sustentación, para que formulen las cuestiones u objeciones que consideren pertinentes.

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

Aprobado (X) por Unanimidad () / Mayoría (X) Desaprobado ()

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

Siendo las 4:30 horas del mismo día y fecha, el Jurado Evaluador concluye el acto de sustentación de la Tesis para obtener el Título Profesional.

SECRETARIO

PRESIDENTE

VOCAL

OBSERVACIONES:

ÍNDICE O CONSTENIDO GENERAL

AUTORIZACIÓN DE PUBLICACIÓN DE LA TESIS EN EL REPOSITORIO INSTITUCIONAL DE LA UNTRM.....	ii
DEDICATORIA.....	iii
AGRADECIMIENTO	iv
AUTORIDADES DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL TORIBIO RODRÍGUEZ DE MENDOZA DE AMAZONAS	v
VISTO BUENO DEL ASESOR DE LA TESIS	vi
JURADO EVALUADOR DE LA TESIS.....	vii
CONSTANCIA DE ORIGINALIDAD DE LA TESIS.....	viii
ACTA DE SUSTENTACIÓN DE LA TESIS.....	ix
ÍNDICE O CONSTENIDO GENERAL	x
ÍNDICE DE TABLAS	xi
ÍNDICE DE FIGURAS	xii
RESUMEN	xiii
ABSTRACT.....	xiv
I. INTRODUCCIÓN	15
II. MATERIAL Y MÉTODOS.....	21
III. RESULTADOS	24
IV. DISCUSIÓN	48
V. CONCLUSIONES	56
VI. RECOMENDACIONES	58
VII.REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	59
ANEXOS.....	63

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Género del solicitante	24
Tabla 2. Ocupación de los administrados que solicitaron la autorización para brindar el servicio de transporte especial de personas en la modalidad de transporte turístico con vehículos de categoría M1	25
Tabla 3. Categoría del vehículo para el que solicito autorización	26
Tabla 4. Para qué sector de la región solicita autorización	27
Tabla 5. En cuantos días se dio trámite a su solicitud	28
Tabla 6. Observaciones a la solicitud	29
Tabla 7. Que resolvió la DRTC-A respecto a la solicitud	30
Tabla 8. La DRTC-A motivó su acto resolutivo	31
Tabla 9. Que criterios tomó en cuenta la DRTC-A al momento de resolver	32
Tabla 10. Ocupación	33
Tabla 11. Tiempo que se dedica a dicha ocupación	34
Tabla 12. Tipo de vehículo que conduce	35
Tabla 13. Empresa de transportes a la que pertenece	36
Tabla 14. Solicitó autorización para brindar el servicio de transporte especial turístico de vehículos de categoría M1	37
Tabla 15. Tipo de respuesta brindada por la DRTC-A, a la solicitud de autorización para brindar el servicio de transporte especial turístico de vehículos de categoría M1.	38
Tabla 16. Por qué considera Usted, que no le han brindado la autorización	39
Tabla 17. Considera usted que Ordenanza Regional N° 250-2010, es una barrera burocrática	40
Tabla 18. La negativa de la autorización del servicio de transporte especial turístico con vehículos de categoría M1, vulnera el derecho al trabajo	41
Tabla 19. Una vez negado su permiso para su vehículo M1, a que actividad se dedica	42
Tabla 20. Negar la autorización del servicio de transporte especial turístico con vehículos de categoría M1, genera informalidad de los transportistas	43
Tabla 21. Considera inconstitucional la Ordenanza Regional N° 250-2010	44
Tabla 22. Qué criterios considera la DRTC-A, al momento de valorar la solicitud	45
Tabla 23. Existe la necesidad que la DRTC-A; autorice el servicio de transporte especial turístico de vehículos de categoría M1	46
Tabla 24. Conoce si algún GORE a autorizado el servicio de transporte especial turístico de vehículos de categoría M1	47

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Género del Solicitante	24
Figura 2. Ocupación de los solicitantes	25
Figura 3. Tipo de vehículo por el que solicito autorización	26
Figura 4. Para qué sector de la región solicita autorización	27
Figura 5. En cuantos días se dio trámite a su solicitud	28
Figura 6. Observaciones a la solicitud	29
Figura 7. Que resolvió la DRTC-A respecto a la solicitud.....	30
Figura 8. La DRTC-A motivó su acto resolutivo	31
Figura 9. Que criterios tomó en cuenta la DRTC-A al momento de resolver	32
Figura 10. Ocupación.....	33
Figura 11. Tiempo que se dedica a dicha ocupación	34
Figura 12. Tipo de vehículo que conduce.....	35
Figura 13. Empresa de transportes a la que pertenece	36
Figura 14. Solicitó autorización para brindar el servicio de transporte especial turístico de vehículos de categoría M1	37
Figura 15. Tipo de respuesta brindada por la DRTC-A, a la solicitud de autorización para brindar el servicio de transporte especial turístico de vehículos de categoría M1..	38
Figura 16. Por qué considera Usted, que no le han brindado la autorización.....	39
Figura 17. Considera usted que Ordenanza Regional N° 250-2010, es una barrera burocrática	40
Figura 18. La negativa de la autorización del servicio de transporte especial turístico con vehículos de categoría M1, vulnera el derecho al trabajo	41
Figura 19. Una vez negado su permiso para su vehículo M1, a que actividad se dedica	42
Figura 20. Negar la autorización del servicio de transporte especial turístico con vehículos de categoría M1, genera informalidad de los transportistas	43
Figura 21. Considera inconstitucional la Ordenanza Regional N° 250-2010	44
Figura 22. Qué criterios considera la DRTC-A, al momento de valorar la solicitud	45
Figura 23. Existe la necesidad que la DRTC-A; autorice el servicio de transporte especial turístico de vehículos de categoría M1	46
Figura 24. Conoce si algún GORE a autorizado el servicio de transporte especial turístico de vehículos de categoría M1	47

RESUMEN

La presente tesis titulada “barrera burocrática para la autorización del servicio de transporte especial turístico con vehículos de categoría M1 y el derecho al trabajo de los transportistas, en la DRTC-Amazonas, 2014-2018”, es de gran importancia teniendo en cuenta que para brindar la autorización del servicio de transporte especial turístico establecido en el Reglamento Nacional de Tránsito, la DRTC-A debe de realizar un análisis exhaustivo de las solicitudes que ingresen de los representantes legales de las empresas de turismo, con la finalidad de no poner en riesgo la vida y la salud de personas; la investigación fue no experimental, transeccional o trasversal y descriptivo, concluyendo que no otorgar la autorización de transporte especial turístico de personas para los vehículos de categoría M1, no vulnera derecho alguno mucho menos el Derecho al trabajo, porque se contrapone a derechos de las personas como a la vida y la salud, debido a que los colectivos a comparación de los buses generan más accidentes y faltas de tránsito que ocasionan muertes y heridos por no contar con una adecuada técnica previsto en la Ley.

Palabras claves: Barrera Burocrática, Autorización de transportes, derecho al trabajo, características de os vehículos de categoría M1, Tarjeta de circulación.

ABSTRACT

This thesis entitled "bureaucratic barrier for the authorization of the special tourist transport service with M1 category vehicles and the right to work of carriers, in the DRTC-Amazonas, 2014-2018", is of great importance taking into account that for provide the authorization of the special tourist transport service established in the National Traffic Regulations, the DRTC-A must carry out an exhaustive analysis of the requests that enter from the legal representatives of the tourism companies, in order not to put at risk the life and health of people, the research was non-experimental, transectional or transversal and descriptive, concluding that not granting the authorization for special tourist transport of people for M1 category vehicles does not violate any right, much less the Right to work, since it is opposed to the rights of people such as life and health, since the buses compared to the general buses there were more accidents and traffic violations that cause deaths and injuries due to not having an adequate technique provided for in the Law.

Keywords: Bureaucratic barrier, transport authorization, right to work, M1 category vehicles.

I. INTRODUCCIÓN

En la siguiente investigación la problemática a investigar es si la Barrera burocrática para la autorización del servicio de transporte especial turístico con vehículos de categoría M1, afecta el derecho al trabajo de los transportistas, en la Dirección Regional de Transporte y Comunicaciones de Amazonas en adelante DRTC-A, durante el periodo 2014-2018; iniciaremos definiendo a las barreras burocráticas.

Indecopi (2021) define a las barreras burocráticas como las exigencias, requerimientos, cobranzas o prohibiciones que aplica una entidad estatal sin tener razón alguna a las personas, para poder realizar actividades económicas y que estas pueden afectar su evolución o continuidad en el brindando el servicio, teniendo su comienzo y se descubren en el ejercicio de la función administrativa, a través de diversos actos administrativos, los mismos que pueden ser de carácter Regional o Municipal.

Por su parte, Romero & Guimaray (2017), en el “Manual Sobre Prevención y Eliminación de Barreras Burocráticas”; señala que “las barreras burocráticas son todas aquellas exigencias, requisitos, limitaciones, prohibiciones y/o cobros que impongan las entidades de la administración pública, dirigidos a condicionar, restringir u obstaculizar el acceso y/o permanencia de los agentes económicos en el mercado, (...)” (p.5). Precizando, que tales medidas pueden estar plasmadas en actos administrativos, como resoluciones, decretos, ordenanza, oficios e inclusive en cartas.

Cabe precisar que las barreras burocráticas, que son impartidas con criterios razonables y de acuerdo a la Ley, deben de tener una significación positiva, ya que van a ayudar al funcionamiento de las entidades públicas o privadas, así como a los procedimientos de la ciudadanía en general; siendo, el Indecopi, a través de la Comisión de Eliminación de Barreras Burocráticas en adelante comisión, el llamado a tramitar y detectar las mismas; es decir, pueden ser procedimientos iniciados a pedido de parte o que también la entidad lo puede hacer de oficio.

En ese sentido, sí los administrados detectan alguna probable imposición de una barrera burocrática que les esté perjudicando, tienen todo el derecho de proceder a realizar la respectiva denuncia, para de esta manera poder eliminarla en beneficio de la colectividad en general.

Es así que, Arroyo (2019) en una de sus conclusiones manifiesta que “hasta la actualidad existen muchas barreras burocráticas ilegales e irracionales, que se han constituido en un obstáculo y afectación de los derechos de los agentes económicos que desean ingresar o permanecer en el mercado peruano” (p.68).

El Decreto Supremo N° 0017-2009, que aprueba el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, en su artículo 3 numeral 63 establece que el Servicio de Transporte Especial de Personas: Transporte público personal sin continuidad, obligaciones, regularidad, uniformidad y generalidades. Otorgado a transportistas la autorización para ser prestado en todo el Perú como transporte para colaboradores y estudiantes; a nivel regional tenemos el auto colectivos y las modalidades antes mencionadas; y a nivel provincial además del servicio de taxi tenemos las modalidades del nivel nacional y regional.

En ese sentido, el servicio de transporte especial de personas que tiene su principal objetivo que es el traslado de turistas, a diferentes lugares turísticos, por vía terrestre, con la finalidad de disfrutar cada uno de los atractivos turísticos con el que cuenta el citado lugar, brindando dicho servicio con vehículos que cuentan con comodidades especiales, mediante las modalidades de:

- ✓ Traslado: Se realiza través de traslados de los usuarios desde el terminal de llegada, desde un hospedaje u agencias de viajes de turismo, hasta un punto de destino.
- ✓ Visita local: Consiste en el traslado de los visitantes dentro del ámbito de la misma ciudad con la finalidad de conocer y disfrutar atractivos turísticos del lugar.
- ✓ Excursión: se realiza a través de transporte de los usuarios fuera del lugar de donde adquirieron el servicio, no incluyendo el servicio de pernoctación.
- ✓ Gira: se realiza a través de traslados a los usuarios a diferentes centros turísticos con un itinerario fijo que inicia en un lugar diferente al que concluye.
- ✓ Circuito: Consiste en el traslado de los usuarios de una ciudad, para recorrer centros y atractivos turísticos de diferentes lugares, con un itinerario fijo y al final regresando a su ciudad de origen.

La Ley 28972, Ley de Formalización del Transporte Terrestre de pasajeros en automóviles colectivos, en su artículo 1° establece que “la formalización del transporte

terrestre de pasajeros interprovincial e interregional en automóviles colectivos, se sujetara a las normas contenidas en la presente Ley, (p.1).

Es por ello, que, el Reglamento Nacional de Administración de Transportes., establece que la Categoría M1 corresponde a los vehículos automotores de cuatro ruedas o más diseñados y construidos para el transporte de pasajeros. M1: Vehículos de ocho asientos o menos, sin contar el asiento del conductor, (...)”.

Asimismo, el Decreto Supremo en su Artículo 23° sobre las condiciones técnicas específicas mínimas exigibles a los vehículos para el Servicio de transporte público de personas, bajo la modalidad de transporte especial, manifiesta que las unidades pueden ser de la categoría M3, clase III de cinco o más toneladas, o M2, clase III. Es preciso indicar que la Ley N.º 31096, hace una precisión a la Ley 28972, manifestando que cuando hace mención a automóviles colectivos, hace referencia a la categoría M1.

Por otra parte, nuestra Carta Magna (1993), ha reconocido al trabajo, como un deber y un derecho, debido que lo considera como un medio que genera bienestar social y un medio que permite el desarrollo de la persona humana (p. 5); afirmación que ha sido resaltada por el TC, en la sentencia N°000263-2012, manifestando que el derecho al trabajo comprende dos aspectos, el derecho a acceder a un puesto de trabajo y el derecho a no ser despedido, siendo que el primero implica que la población acceda en iguales condiciones a un puesto de trabajo y segundo que las personas no sean despedidas sin justificación alguna (p. 3).

Es así, que el TC, en la sentencia N°1124-2001 (2020) resalta que la política del Estado está orientada a que una persona acceda a un trabajo y que este no debe ser despedido sin causa justificada; otorgándole una adecuada protección ante el despido arbitrario, el trabajador no puede ser restringido en su derecho, sino que este es limitado por causa o motivo justificable, mediante un debido proceso; en consecuencia, el derecho al trabajo es irrenunciable (p. 12).

Con respecto a la libertad de trabajo, nuestra Constitución (1993) en su art. 2 inciso 15, señala que toda persona tiene derecho a trabajar; afirmación que ha sido desarrollada en la sentencia N°661-04-AA/TC, reconociendo en su fundamento 5, que éste constituye un derecho a seguir su vocación y a dedicarse a la actividad que mejor responda a sus habilidades y expectativas; libertad que le permite cambiar o no de trabajo; en ese sentido, este derecho permite elegir su libertad ocupacional o profesional que cada individuo

deseo, pues ello le permitirá rendimiento económico y deleite espiritual; sin embargo, tal derecho no es absoluto, sino que existen limitaciones vinculadas al orden estatal, la seguridad nacional, la salubridad y el interés público (p. 18).

Es por ello que en el expediente N° 9733-2020-Lima (2021) en su fundamento ONCE, refiere que el art. 23° de la Declaración Universal de los Derechos Humanos reconoce que toda persona tiene derecho a elegir su trabajo; similar acto ha efectuado el art. 6° del Pacto Internacional de Derechos Económicos, sociales y culturales que señala que toda persona tiene derecho al trabajo y de esta forma tener una vida libre al haber escogido o aceptado un trabajo de acuerdo a sus capacidades; en esa misma línea en el art. 7° del Protocolo adicional de la Convención Americana de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, señala que el trabajador debe seguir su vocación y dedicarse a las labores que mejor responda a sus expectativas y también a cambiar de empleo cuando lo estime necesario. En síntesis, se puede decir que el derecho a trabajo es un derecho innato al trabajador y para realizar debe ser de acuerdo a su vocación, para poder realizar bien sus actividades, cumpliendo con las expectativas del trabajo, la libertad para laborar en uno u otro trabajo y su libertad de cambiar de trabajo cuando el trabajador lo estime pertinente (p. 13).

Para la presente investigación se ha tomado en cuenta los siguientes antecedentes:

En primer lugar, tenemos a Silva (2019) en su investigación, concluyó que la burocracia es fenómeno real que se relaciona con el progreso del Estado para lograr los objetivos planteados. Teniendo una connotación positiva y negativa, en la primera se busca que en cada una de las entidades sean eficaces y eficientes; sin embargo, en la segunda busca crear ciertas exigencias y/o requisitos e inclusive cobros que van restringir el acceso al mercado de los ciudadanos (p. 103).

Por su parte Molina (2020) en su investigación mide el costo por categorías en Yurimaguas, concluyendo que en las localidades cercanas pueden transitar vehículos de categoría (M1), sin cumplir la normativa ya que se obliga a que sean movilidades de la categoría M3 (p.57).

Asimismo, Bautista (2019), en su tesis 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, fue una investigación cuantitativa, de nivel descriptivo manifestando que las normas con relación al transporte que se aprueban no se

realizan realizando una consulta a los transportistas que se dedican a dicho rubro, no impulsando el desarrollo de las empresas de transporte.

Concluyendo Bautista (2019) “que el 90% de los transportistas encuestados perciben implicancias favorables con respecto a la Ley N° 28972 y un 10% manifiesta negativamente” (p. 45).

Del mismo modo, Palma (2019) en su investigación régimen laboral especial de los conductores de transporte terrestre interprovincial, concluye “que es necesario que exista una predisposición política de parte del estado para que se reconozca un régimen especial a los conductores que brindan el servicio interprovincial que, por su propia naturaleza, ellos realizan jornadas largas de difícil descanso exponiendo en muchas veces su vida (p. 39).

Teniendo en cuenta los antecedentes y el objetivo de investigación se planteó como problema principal: ¿La Barrera burocrática para la autorización del servicio de transporte especial turístico con vehículos de categoría M1 afecta el derecho al trabajo de los transportistas, en la DRTC-A, 2014-2018?, habiéndose establecido como objetivo general determinar analizar si la barrera burocrática para la autorización de servicio de transporte especial turístico con vehículos de categoría M1 afecta el derecho al trabajo de los transportistas, en la DRTC-Amazonas, 2014-2018 y para así de este modo brindar respuesta a la misma la hipótesis planteada consistente en que la barrera burocrática planteada por la DRTC-A si vulnera el derecho al trabajo de transportistas.

La presente investigación se encuentra dividida en 07 capítulos, en el capítulo I tenemos la introducción describiendo en la misma la realidad problemática, la justificación de la investigación y antecedentes de la investigación, en el capítulo II se describe el material y métodos, donde se precisa el tipo y diseño de investigación, el cual el tipo de investigación fue básico, descriptiva, de diseño no experimental, de modo transversal, con una población de 30 expedientes presentados en la DRTC-A, habiendo utilizado los métodos lógico – inductivo, deductivo, descriptivo y analítico; las técnicas utilizadas fueron el análisis documental y encuestas.

En el III capítulo se encuentran los resultados, el cual se encuentran expresados en tablas estadísticas, así como gráficos circulares y de barras, con sus respectivas descripciones.

En el IV capítulo, denominado discusión, en el cual los resultados obtenidos fueron discutidos, a raíz de la información recabada, habiéndose contrastado con las diferentes teorías que sustentan la investigación, brindando nuestra opinión.

En los capítulos V, VI y VII, se encuentran plasmados las conclusiones, recomendaciones y bibliografía de la investigación.

II. MATERIAL Y MÉTODOS

2.1. Diseño de la investigación

El tipo de investigación es básico descriptivo, con diseño no experimental, de modo transversal.

Diseño no experimental: manejo de las variables sin intensión, se observa el fenómeno como se presenta en la realidad para luego ser analizado (Azañero, 2016, p.75).

Diseño transversal o transeccional: Dado que fueron recopilados en un solo momento (Azañero, 2016, p. 75)

2.2. Población, muestra y muestreo

Población

30 expedientes administrativos relacionados a la autorización del servicio de transporte especial de personas en la modalidad de transporte turístico con vehículos de categoría M1, durante el periodo de 2014-2018.

Muestra

Fue el total de la población, toda vez que es una población finita y accesible de poder trabajar con el 100%,

Muestreo

La selección de la muestra de los expedientes fue aleatoria simple.

2.3. Métodos, técnicas e instrumentos de recolección de datos y procedimiento

2.3.1. Métodos

Los métodos científicos empleados son los siguientes:

Los métodos utilizados para la investigación fueron el lógico – inductivo el cual permitió elaborar las conclusiones, el deductivo ayudó a analizar las variables a través de la realidad problemática, el analítico nos permitió analizar los resultados mediante el uso de los instrumentos

2.3.2. Técnicas

En la presente investigación se utilizó dos técnicas como son:

Análisis documental: A través de esta técnica se realizó el estudio de los expedientes administrativos, para ello se utilizó una ficha de recojo documental, a través del cual se logró extraer información relevante para la investigación.

Encuestas: Dirigida a los trabajadores del rubro turismo se realizó mediante un formulario de preguntas abiertas.

2.3.3. Instrumentos

Tenemos a las guías de encuestas y ficha de recojo documental.

2.3.4. Procedimiento y presentación de datos

En primer lugar, se realizaron los instrumentos, como la ficha de recojo documental y la Guía de encuestas, que a través del cual se logró obtener información precisa, para de esta manera precisar nuestros los objetivos planteados, y corroborar nuestra hipótesis.

En un segundo paso, se realizó la recolección de la información sobre los expedientes administrativos, durante el periodo de 2014-2018.

En un tercer momento Luego se aplicó las encuestas a las personas que se dedican con sus vehículos M1 al sector turismo y así analizar si la barrera burocrática para autorización de servicio de transporte especial de personas en la modalidad de transporte turístico con vehículos de categoría M1 afecta el derecho al trabajo de los transportistas, en la DRTC-A y así orientar la discusión de los resultados con las teorías e investigaciones realizadas.

luego, se procesó los datos, de los cuales fueron analizados e interpretados a través de estadística descriptiva; del cual, una vez obtenidos los resultados, se realizó la discusión, a partir de nuestros objetivos

planteados, con ayuda de doctrina, jurisprudencia e investigaciones elaboradas por otros autores tanto nacionales como internacionales.

Luego se realizaron las conclusiones, las mismas que fueron realizadas de acuerdo a cada uno de nuestros objetivos.

III. RESULTADOS

Los resultados obtenidos en la presente investigación, fueron plasmados en tablas y figuras, la misma que fueron recabadas de los expedientes relacionados a la autorización del servicio de transporte especial de personas en la modalidad de transporte turístico con vehículos de categoría M1, durante el periodo de 2014-2018, resultados que se muestran a continuación:

3.1. Tablas y figuras de los expedientes.

Tabla 1

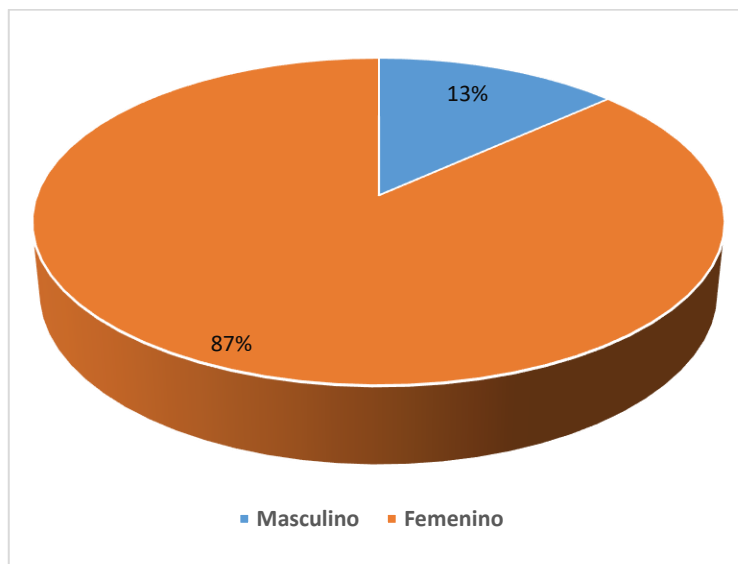
Género del solicitante

ALTERNATIVA	CANTIDAD	%
Masculino	26	13%
Femenino	4	87%
Total	30	100%

Fuente: *Elaboración propia.*

Figura 1

Género del Solicitante



Interpretación: Del esquema se logra apreciar que del 100% de los solicitantes el 87% fue masculino y el 13% femenino.

Tabla 2

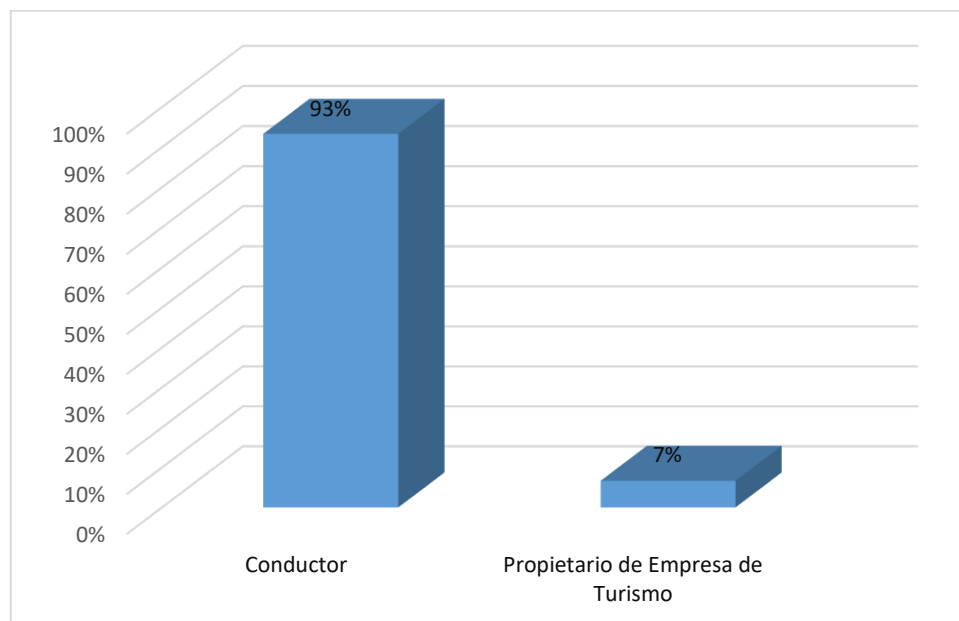
Ocupación de los administrados que solicitaron la autorización para brindar el servicio de transporte especial de personas en la modalidad de transporte turístico con vehículos de categoría M1

ALTERNATIVA	CANTIDAD	%
Conductor	28	93%
Propietario de Empresa de Turismo	2	7%
Total	30	100%

Fuente: *Elaboración propia.*

Figura 2

Ocupación de los solicitantes



Interpretación: Del esquema se logra apreciar que del 100% de los solicitantes, el 93% tienen la ocupación de conductor y el 7% son propietario de empresa de turismo.

Tabla 3

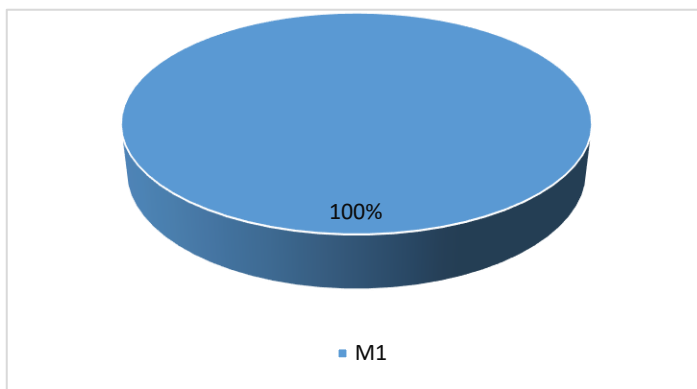
Categoría del vehículo para el que solicito autorización

ALTERNATIVA	CANTIDAD	%
M1	30	100%
Total	30	100%

Fuente: *Elaboración propia.*

Figura 3

Tipo de vehículo por el que solicito autorización



Interpretación: Del esquema se logra apreciar que el 100% de las solicitudes fueron para brindar el servicio de transporte especial turístico para vehículos de categoría M1.

Tabla 4

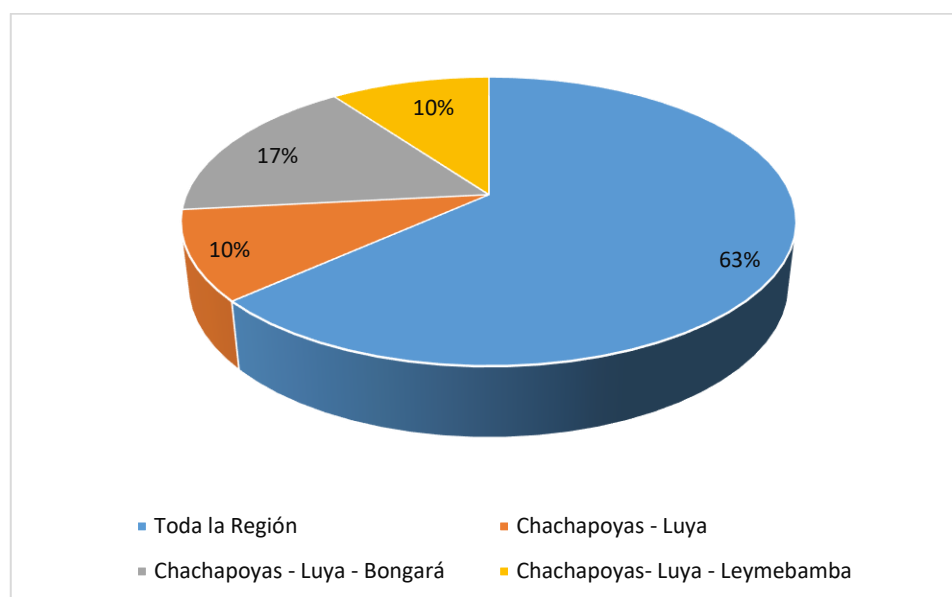
Para qué sector de la región solicita autorización

ALTERNATIVA	Cantidad	%
Toda la Región	19	63%
Chachapoyas - Luya	3	10%
Chachapoyas - Luya - Bongará	5	17%
Chachapoyas- Luya - Leymebamba	3	10%
Total	30	100%

Fuente: *Elaboración propia.*

Figura 4

Para qué sector de la región solicita autorización



Interpretación: Del esquema se logra apreciar que el 100% de las solicitudes para brindar el servicio de transporte especial turístico para vehículos de categoría M1, el 63% fue para toda la región, el 10% Chachapoyas – Luya, el 17% Chachapoyas – Luya – Bongará y el 10% para Chachapoyas – Luya – Leymebamba.

Tabla 5

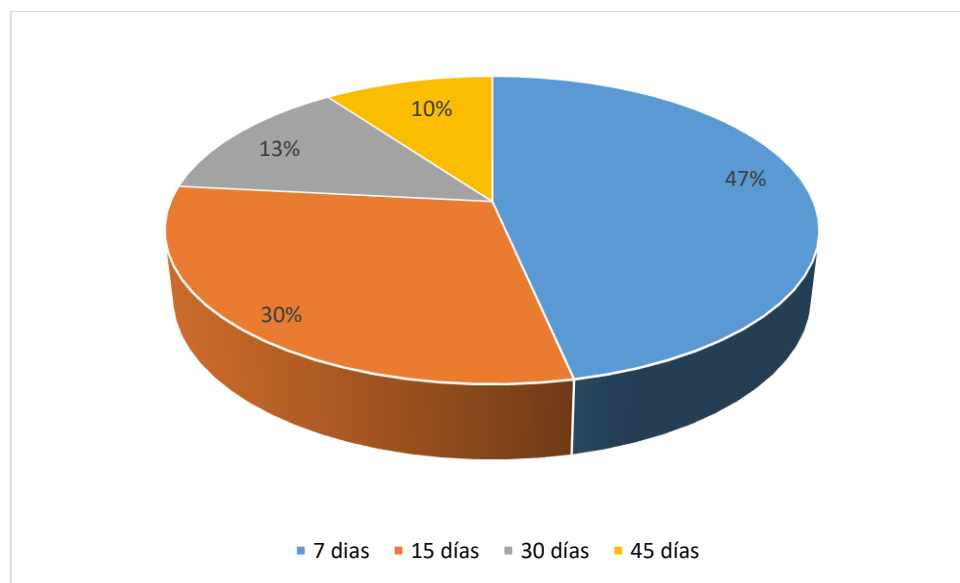
En cuantos días se dio trámite a su solicitud

ALTERNATIVA	Cantidad	%
7 días	14	47%
15 días	9	30%
30 días	4	13%
45 días	3	10%
Total	30	100%

Fuente: *Elaboración propia.*

Figura 5

En cuantos días se dio trámite a su solicitud



Interpretación: Del esquema se logra apreciar que del 100% de las solicitudes para brindar el servicio de transporte especial turístico para vehículos de categoría M1, el 47% fueron atendidas en 7 días, el 30% en 15 días, 13% en 30 días y el 10% en 45 días.

Tabla 6

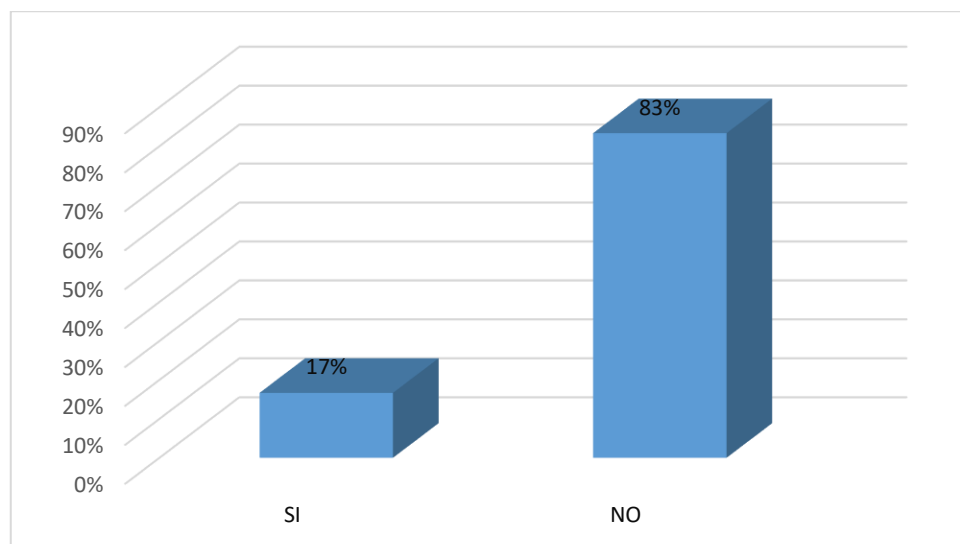
Observaciones a la solicitud

ALTERNATIVA	Cantidad	%
SI	5	17%
NO	25	83%
Total	5	100%

Fuente: *Elaboración propia.*

Figura 6

Observaciones a la solicitud



Interpretación: Del esquema se logra apreciar que del 100% de las solicitudes para brindar el servicio de transporte especial turístico para vehículos de categoría M1, el 83% no fueron observadas y el 17% fueron observadas por falta de algún requisito.

Tabla 7

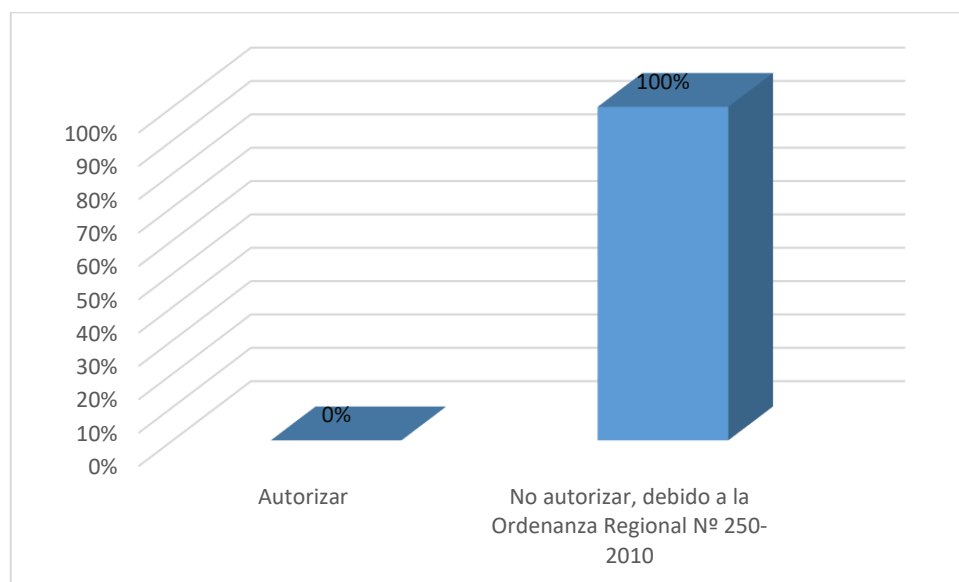
Que resolvió la DRTC-A respecto a la solicitud

ALTERNATIVA	Cantidad	%
Autorizar	0	0%
No autorizar, debido a la Ordenanza Regional N° 250-2010	30	100%
Total	30	100%

Fuente: *Elaboración propia.*

Figura 7

Que resolvió la DRTC-A respecto a la solicitud



Interpretación: Del esquema se logra apreciar que del 100% de las solicitudes para brindar el servicio de transporte especial turístico con vehículos de categoría M1, el 100% no fueron autorizadas debido a que la ordenanza regional N° 250-2010, lo prohíbe.

Tabla 8

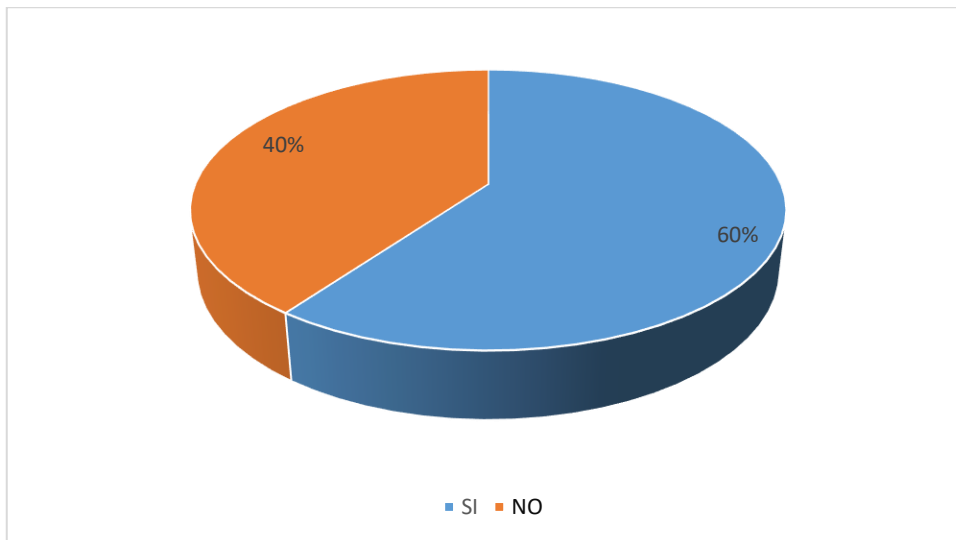
La DRTC-A motivó su acto resolutivo

ALTERNATIVA	Cantidad	%
SI	18	60%
NO	12	40%
Total	30	100%

Fuente: *Elaboración propia.*

Figura 8

La DRTC-A motivó su acto resolutivo



Interpretación: Del esquema se logra apreciar que del 100% de las solicitudes para brindar el servicio de transporte especial turístico para vehículos de categoría M1, el 60% fueron debidamente motivadas; sin embargo, el 40% no motivaron.

Tabla 9

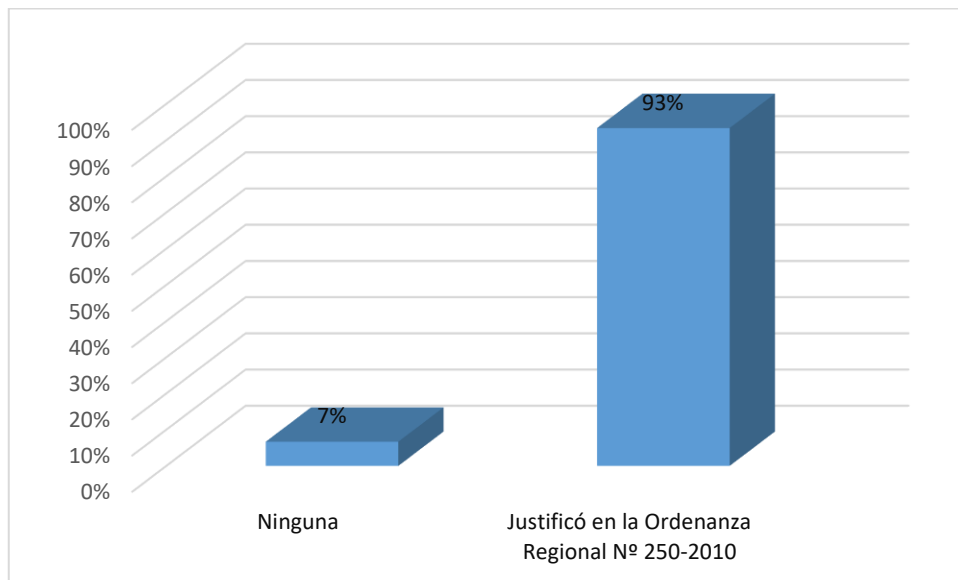
Que criterios tomó en cuenta la DRTC-A al momento de resolver

ALTERNATIVA	Cantidad	%
Ninguna	2	7%
Justificó en la Ordenanza Regional N° 250-2010	28	93%
Total	30	100%

Fuente: *Elaboración propia.*

Figura 9

Que criterios tomó en cuenta la DRTC-A al momento de resolver



Interpretación: Del esquema se logra apreciar que del 100% de las solicitudes para brindar el servicio de transporte especial turístico para vehículos de categoría M1, la DRTC-A en el 93% de sus actos resolutivos tomaron en cuenta la Ordenanza Regional N° 250-2010 y el 7% no tomaron en cuenta ningún criterio.

3.2. Resultados entrevista a los transportistas que se dedican al sector turismo

Tabla 10

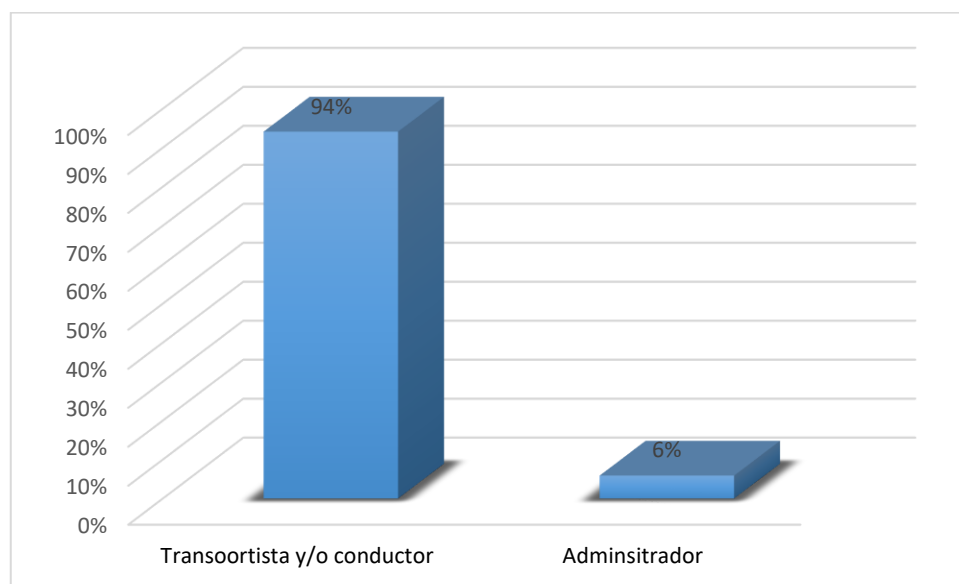
Ocupación

ALTERNATIVA	CANTIDAD	%
Transportista y/o conductor	16	94%
Administrador de Empresa de turismo	1	6%
Total	17	100%

Fuente: *Elaborado por el investigador, en base a la entrevista a los transportistas que se dedican al sector turismo*

Figura 10

Ocupación



Interpretación: Del esquema se logra apreciar que del 100% de los transportistas entrevistados que se dedican al sector turismo, el 94% son transportistas y/o conductores y el 6% son administradores de empresa de turismo.

Tabla 11

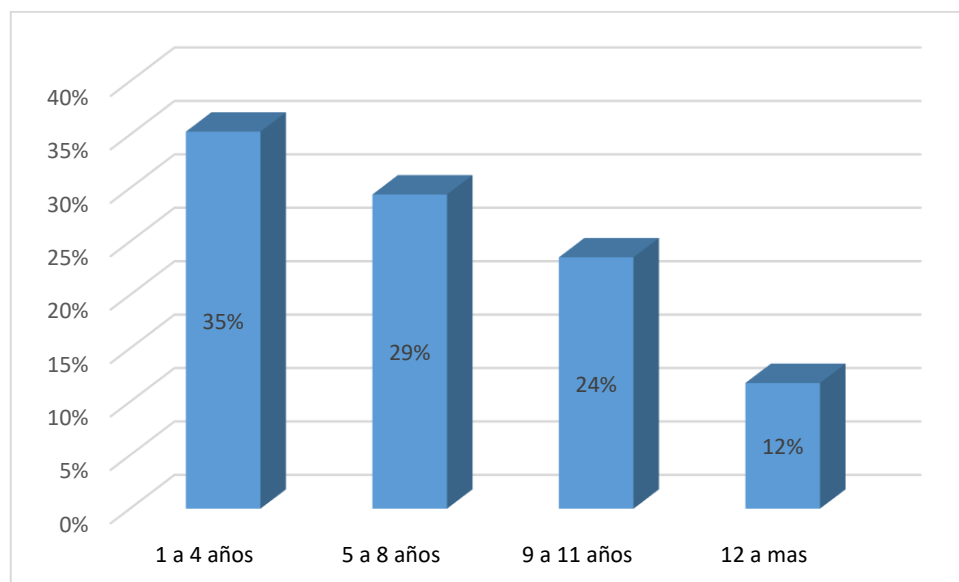
Tiempo que se dedica a dicha ocupación

ALTERNATIVA	Cantidad	%
1 a 4 años	6	35%
5 a 8 años	5	29%
9 a 11 años	4	24%
12 a mas	2	12%
Total	17	100%

Fuente: *Elaborado por el investigador, en base a la entrevista a los transportistas que se dedican al sector turismo*

Figura 11

Tiempo que se dedica a dicha ocupación



Interpretación: : Del esquema se logra apreciar que del 100% de los transportistas entrevistados que se dedican al sector turismo, el 35% se dedica de 1 a 4 años, el 29% se dedica de 5 a 8 años, 24 de 9 a 11 años y el 12% de 12 años a más.

Tabla 12

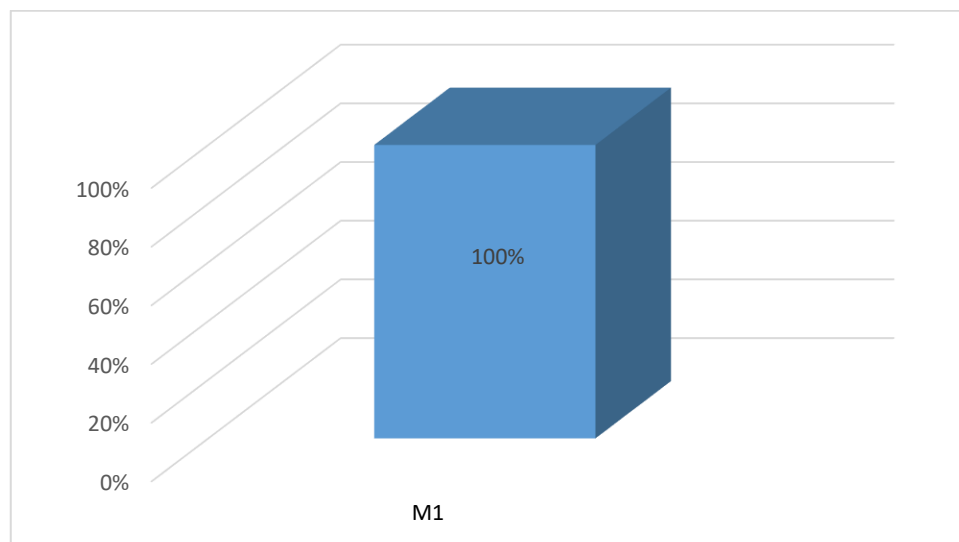
Tipo de vehículo que conduce

ALTERNATIVA	CANTIDAD	%
M1	17	100%
Total	17	100%

Fuente: *Elaborado por el investigador, en base a la entrevista a los transportistas que se dedican al sector turismo*

Figura 12

Tipo de vehículo que conduce



Interpretación: Del esquema se logra apreciar que el 100% de los transportistas entrevistados que se dedican al sector turismo, conducen vehículos de categoría M1.

Tabla 13

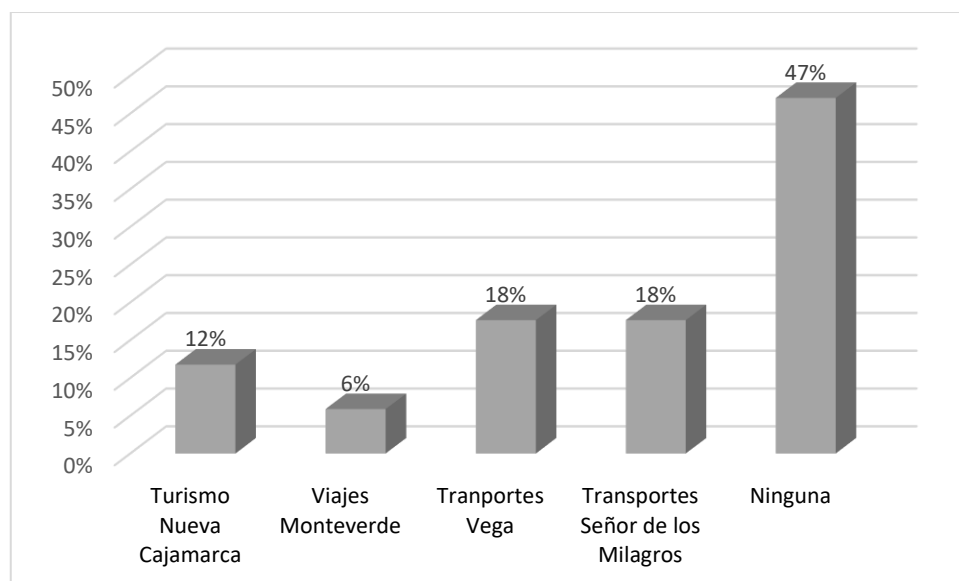
Empresa de transportes a la que pertenece

ALTERNATIVA	CANTIDAD	%
Turismo Nueva Cajamarca	2	12%
Viajes Monteverde	1	6%
Transportes Vega	3	18%
Transportes Señor de los Milagros	3	18%
Ninguna	8	47%
Total	17	100%

Fuente: *Elaborado por el investigador, en base a la entrevista a los transportistas que se dedican al sector turismo*

Figura 13

Empresa de transportes a la que pertenece



Interpretación: Del esquema se logra apreciar que del 100% de los transportistas entrevistados que se dedican al sector turismo, el 12% pertenece a turismo nueva Cajamarca, el 6% a viajes Monteverde, el 18% a transportes vega, el 18% transportes señor de los milagros y el 47% a ninguna son informales.

Tabla 14

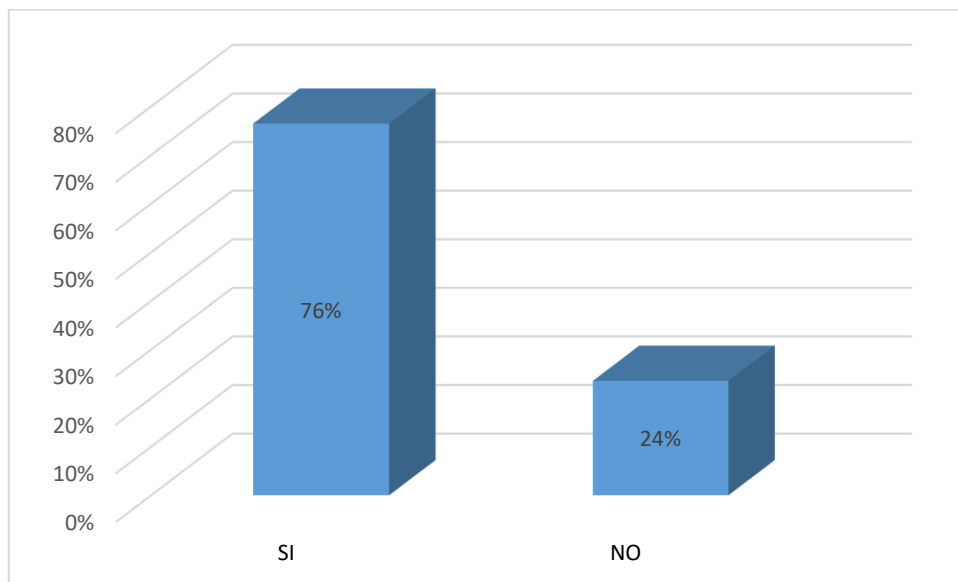
Solicitó autorización para brindar el servicio de transporte especial turístico de vehículos de categoría M1

ALTERNATIVA	Cantidad	%
SI	13	76%
NO	4	24%
Total	17	100%

Fuente: *Elaborado por el investigador, en base a la entrevista a los transportistas que se dedican al sector turismo*

Figura 14

Solicitó autorización para brindar el servicio de transporte especial turístico de vehículos de categoría M1



Interpretación: Del esquema se logra apreciar que del 100% de los transportistas entrevistados que se dedican al sector turismo, el 76% solicitó autorización para brindar el servicio de transporte especial turístico de vehículos de categoría M1 y el 24% no solicitó.

Tabla 15

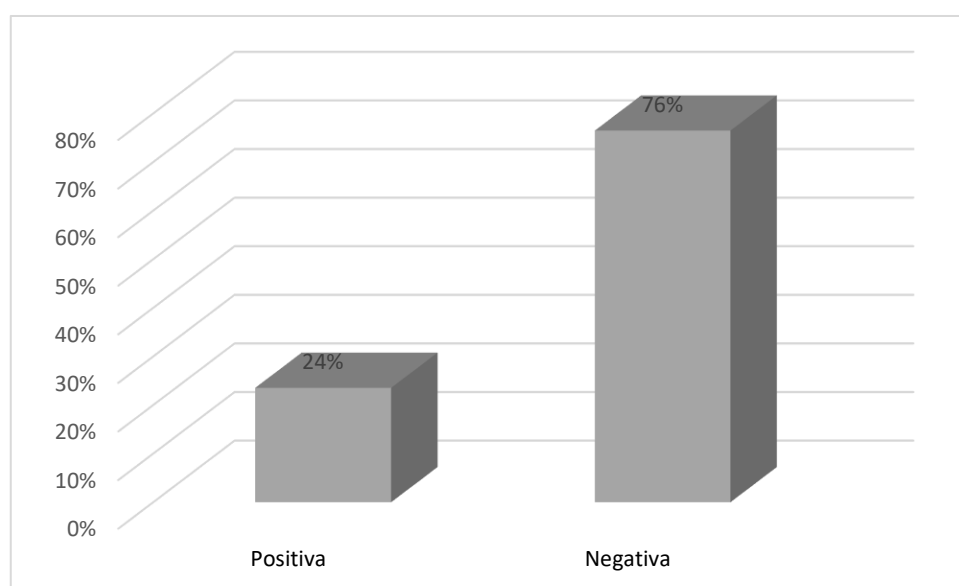
Tipo de respuesta brindada por la DRTC-A, a la solicitud de autorización para brindar el servicio de transporte especial turístico de vehículos de categoría M1.

ALTERNATIVA	Cantidad	%
Positiva	4	24%
Negativa	13	76%
Total	17	100%

Fuente: *Elaborado por el investigador, en base a la entrevista a los transportistas que se dedican al sector turismo*

Figura 15

Tipo de respuesta brindada por la DRTC-A, a la solicitud de autorización para brindar el servicio de transporte especial turístico de vehículos de categoría M1.

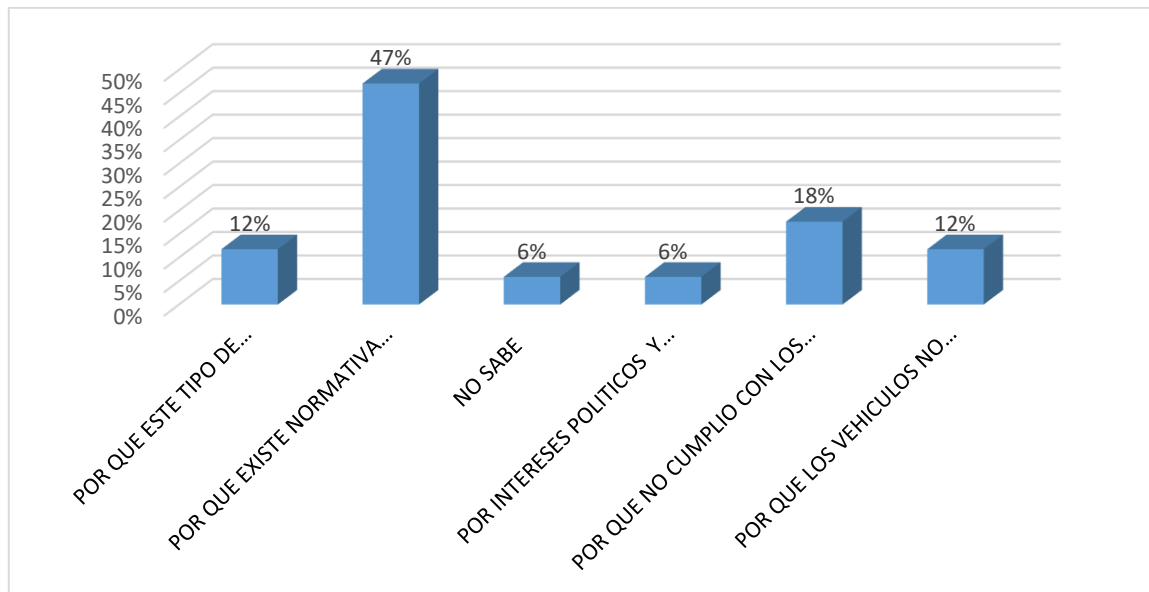


Interpretación: Del esquema se logra apreciar que del 100% de los transportistas entrevistados que se dedican al sector turismo, el 76% obtuvo respuesta negativa a su solicitud y el 24% obtuvo respuesta positiva.

Tabla 16*Por qué considera Usted, que no le han brindado la autorización*

ALTERNATIVA	Cantidad	%
Porque este tipo de vehículos no están autorizados	2	12%
Porque existe normativa nacional y regional que lo restringe	8	47%
no sabe	1	6%
por intereses políticos y laborales entre empresas	1	6%
Porque no cumplió con los requisitos solicitados	3	18%
Porque los vehículos no cuentan con las especificaciones técnicas que exige la norma	2	12%
Total	17	100%

Fuente: Elaborado por el investigador, en base a la entrevista a los transportistas que se dedican al sector turismo

Figura 16*Por qué considera Usted, que no le han brindado la autorización*

Interpretación: Del esquema se logra apreciar que del 100% de los transportistas entrevistados que se dedican al sector turismo, el 12% manifiestan que no le han brindado la autorización porque este tipo de vehículos no están autorizados, el 47% porque existe normativa nacional y regional que lo restringe, el 6% no sabe el motivo, el 6% manifiesta que por intereses políticos y laborales entre empresas, el 18% porque no cumplió con los requisitos solicitados y el 12% porque los vehículos no cuentan con las especificaciones técnicas que exige la norma.

Tabla 17

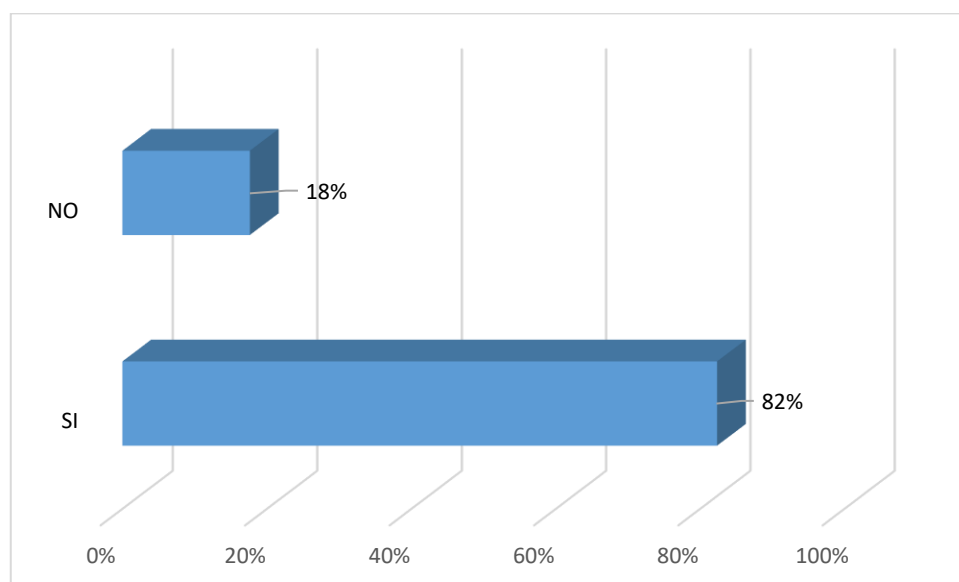
Considera usted que Ordenanza Regional N° 250-2010, es una barrera burocrática

ALTERNATIVA	CANTIDAD	%
SI	14	82%
NO	3	18%
Total	17	100%

Fuente: *Elaborado por el investigador, en base a la entrevista a los transportistas que se dedican al sector turismo*

Figura 17

Considera usted que Ordenanza Regional N° 250-2010, es una barrera burocrática



Interpretación: Del esquema se logra apreciar que del 100% de los transportistas entrevistados que se dedican al sector turismo, el 82% manifiesta que la Ordenanza Regional N° 250-2010, es una barrera burocrática y el 18% manifiesta que no lo es.

Tabla 18

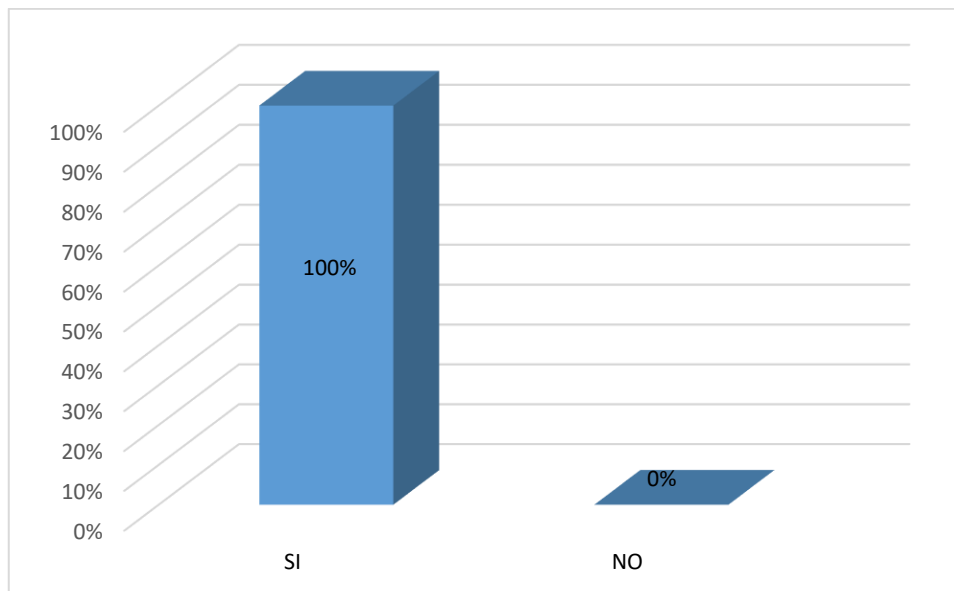
La negativa de la autorización del servicio de transporte especial turístico con vehículos de categoría M1, vulnera el derecho al trabajo

ALTERNATIVA	Cantidad	%
SI	17	100%
NO	0	0%
Total	17	100%

Fuente: *Elaboración propia, en base a la entrevista a los transportistas s que se dedican al sector turismo*

Figura 18

La negativa de la autorización del servicio de transporte especial turístico con vehículos de categoría M1, vulnera el derecho al trabajo



Interpretación: Del esquema se logra apreciar que el 100% de los transportistas entrevistados que se dedican al sector turismo, manifiestan que la negativa de la autorización del servicio de transporte especial turístico con vehículos de categoría M1, vulnera el derecho al trabajo.

Tabla 19

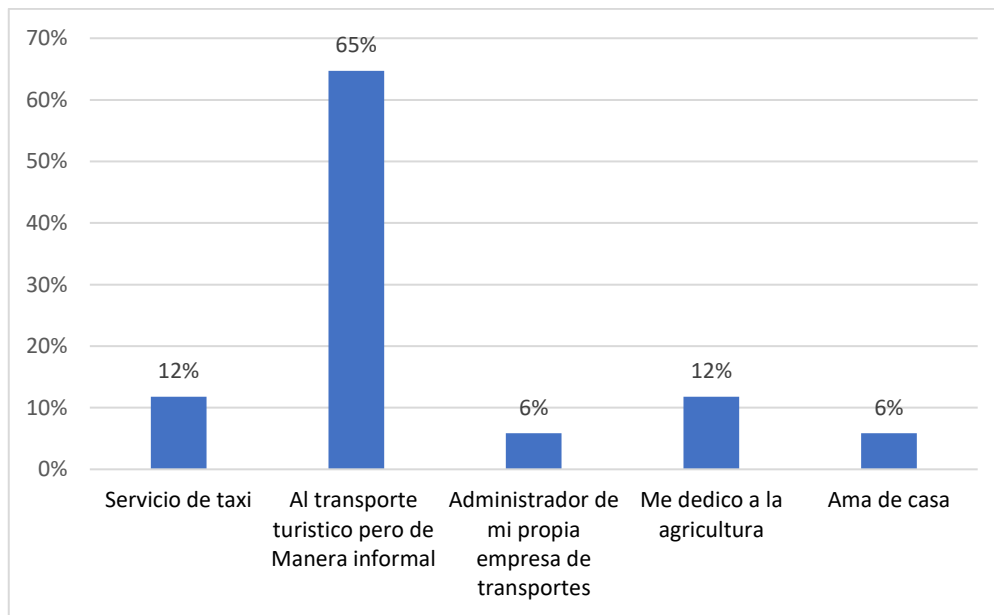
Una vez negado su permiso para su vehículo M1, a que actividad se dedica

ALTERNATIVA	Cantidad	%
Servicio de taxi	2	12%
Al transporte turístico, pero de Manera informal	11	65%
Administrador de mi propia empresa de transportes	1	6%
Me dedico a la agricultura	2	12%
Ama de casa	1	6%
Total	17	100%

Fuente: *Elaborado por el investigador, en base a la entrevista a los transportistas que se dedican al sector turismo*

Figura 19

Una vez negado su permiso para su vehículo M1, a que actividad se dedica



Interpretación: Del esquema se logra apreciar que el 100% de los transportistas entrevistados manifiestan al no tener la autorización para brindar el servicio de transporte especial turístico con vehículos de categoría M1, el 12% se dedican al servicio de taxi, el 65% al transporte turístico, pero de Manera informal, el 6% administradores de su propia empresa de transportes, el 12% se dedica a la agricultura y el 6% ahora son amas de casa.

Tabla 20

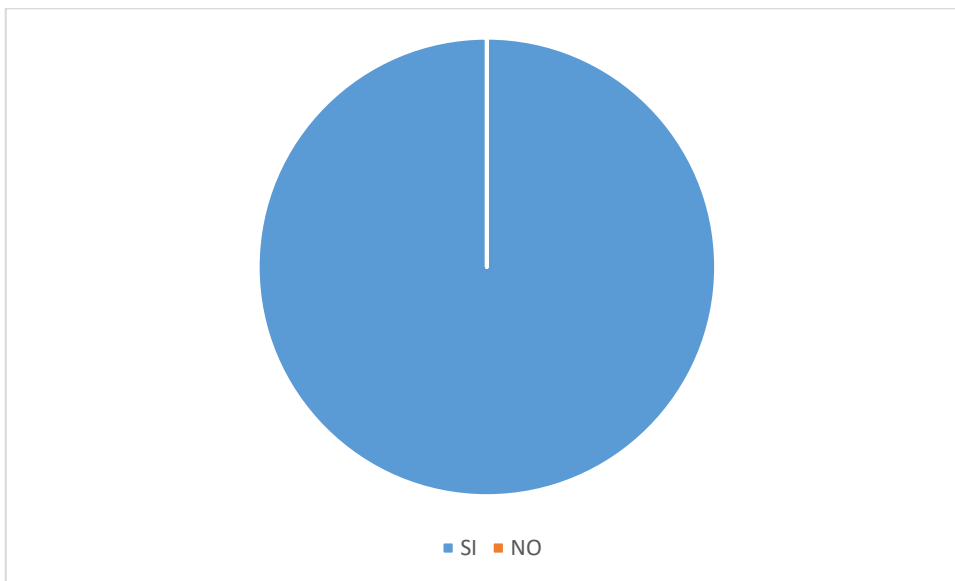
Negar la autorización del servicio de transporte especial turístico con vehículos de categoría M1, genera informalidad de los transportistas

ALTERNATIVA	Cantidad	%
SI	17	100%
NO	0	0%
Total	17	100%

Fuente: *Elaborado por el investigador, en base a la entrevista a los transportistas que se dedican al sector turismo*

Figura 20

Negar la autorización del servicio de transporte especial turístico con vehículos de categoría M1, genera informalidad de los transportistas



Interpretación: Del esquema se logra apreciar que el 100% de los transportistas entrevistados manifiestan que negar la autorización para brindar el servicio de transporte especial turístico con vehículos de categoría M1, genera informalidad.

Tabla 21

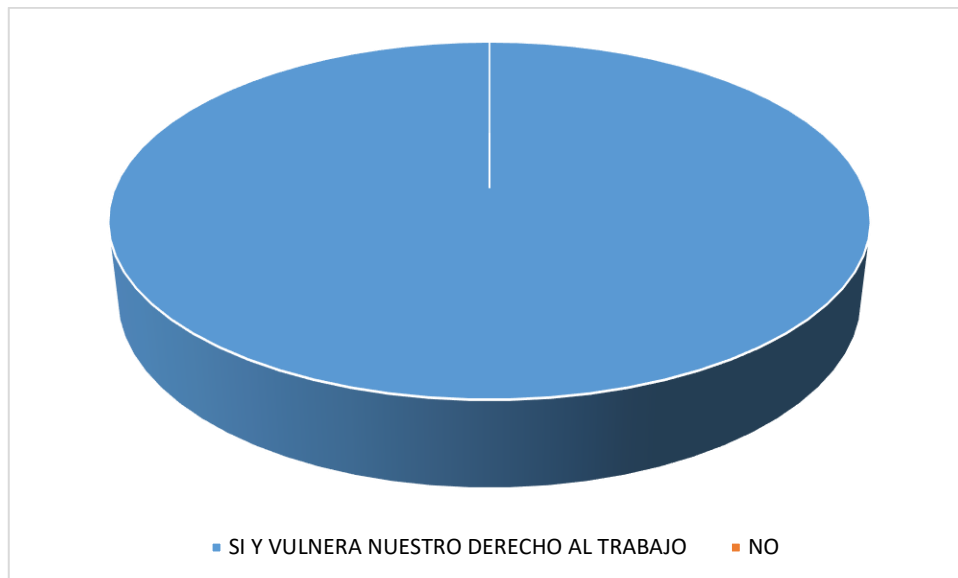
Considera inconstitucional la Ordenanza Regional N° 250-2010

ALTERNATIVA	Cantidad	%
Si y vulnera nuestro derecho al trabajo	17	100%
No	0	0%
Total	17	100%

Fuente: *Elaborado por el investigador, en base a la entrevista a los transportistas que se dedican al sector turismo*

Figura 21

Considera inconstitucional la Ordenanza Regional N° 250-2010



Interpretación: Del esquema se logra apreciar que el 100% de los transportistas entrevistados manifiestan que la Ordenanza Regional N° 250-2010 que prohíbe la autorización para brindar el servicio de transporte especial turístico con vehículos de categoría M1, es inconstitucional.

Tabla 22

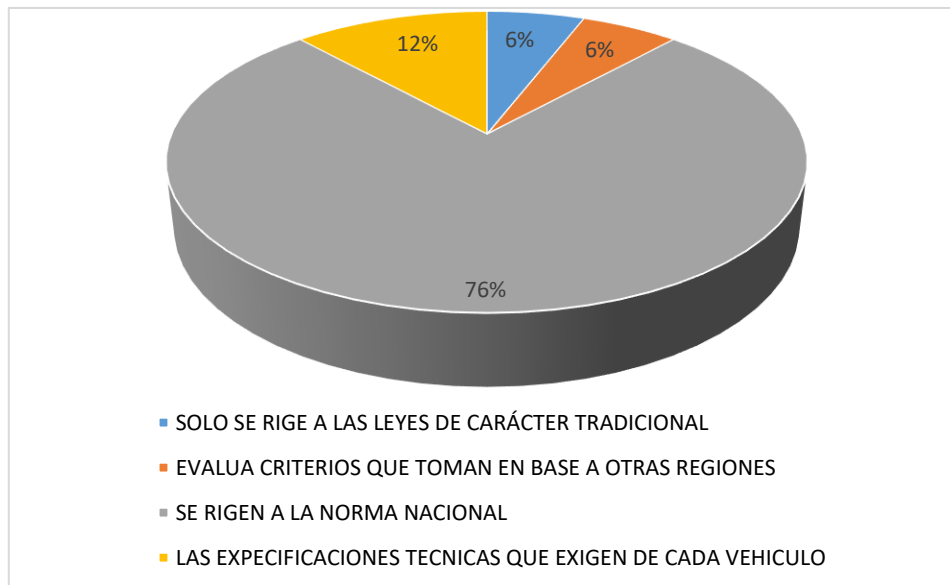
Qué criterios considera la DRTC-A, al momento de valorar la solicitud

ALTERNATIVA	Cantidad	%
Solo se rige a las leyes de carácter tradicional	1	6%
Evalúa criterios que toman en base a otras regiones	1	6%
Se rigen a la norma nacional	13	76%
Las especificaciones técnicas que exigen de cada vehículo	2	12%
Total	17	100%

Fuente: *Elaborado por el investigador, en base a la entrevista a los transportistas que se dedican al sector turismo*

Figura 22

Qué criterios considera la DRTC-A, al momento de valorar la solicitud



Interpretación: Del esquema se logra apreciar que el 100% de los transportistas entrevistados al preguntarlos sobre qué criterios considera la DRTC-A, al momento de valorar la solicitud, el 6% manifiesta que solo se rige a las leyes de carácter tradicional, el 6% evalúan criterios que toman en base a otras regiones, el 12% refieren que evalúan las especificaciones técnicas que exige la norma para cada vehículo y el 76% manifiestan que se rigen a la normativa nacional.

Tabla 23

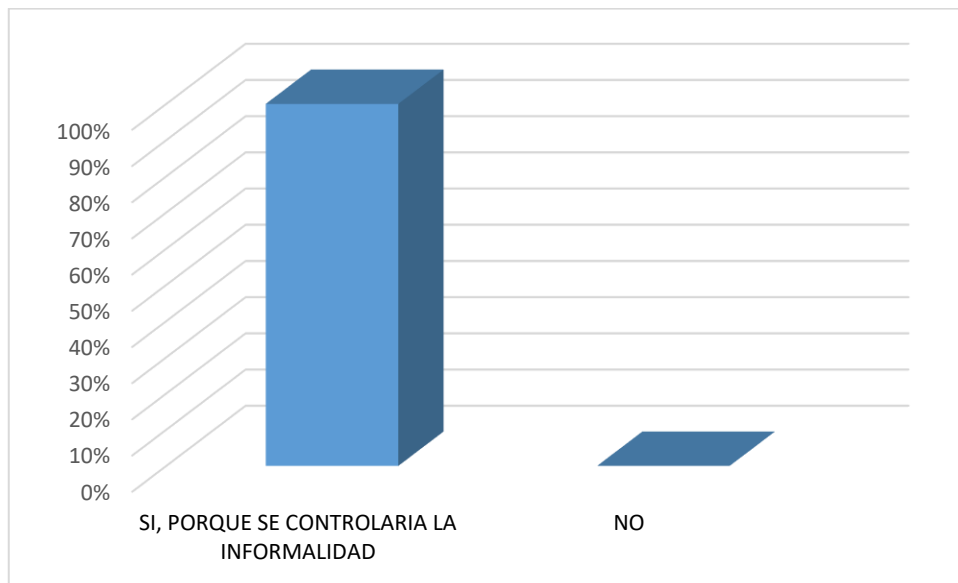
Existe la necesidad que la DRTC-A; autorice el servicio de transporte especial turístico de vehículos de categoría M1

ALTERNATIVA	Cantidad	%
Si, porque se controlaría la informalidad	17	100%
No	0	0%
Total	17	100%

Fuente: *Elaborado por el investigador, en base a la entrevista a los transportistas que se dedican al sector turismo*

Figura 23

Existe la necesidad que la DRTC-A; autorice el servicio de transporte especial turístico de vehículos de categoría M1



Interpretación: Del esquema se logra apreciar que al preguntar a los transportistas entrevistados si existe la necesidad que la DRTC-A; autorice el servicio de transporte especial turístico de vehículos de categoría M1, el 100% manifiestan que sí ya que controlarían la informalidad.

Tabla 24

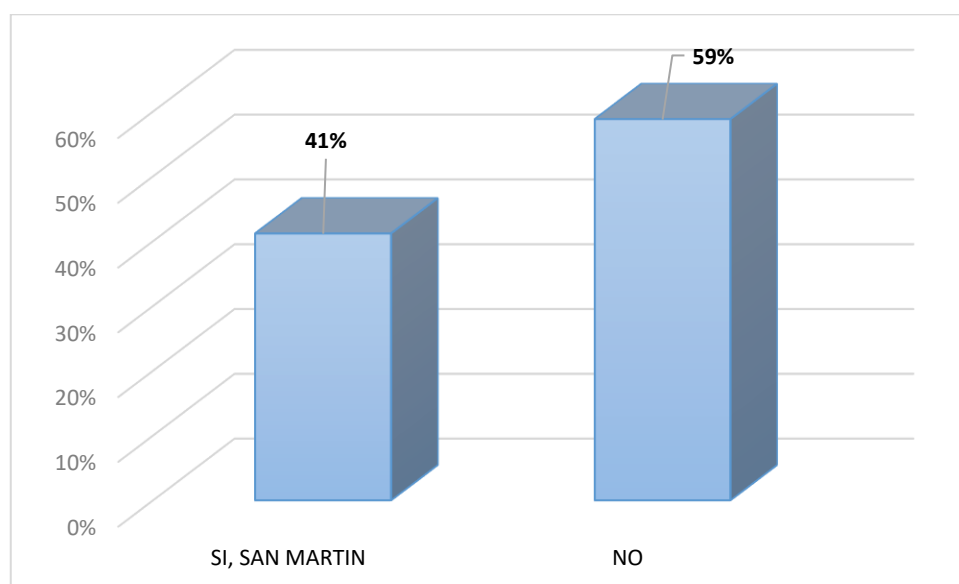
Conoce si algún GORE a autorizado el servicio de transporte especial turístico de vehículos de categoría M1

ALTERNATIVA	Cantidad	%
Si, San Martin	7	41%
No	10	59%
Total	17	100%

Fuente: *Elaboración propia, en base a la entrevista a los t transportistas que se dedican al sector turismo*

Figura 24

Conoce si algún GORE a autorizado el servicio de transporte especial turístico de vehículos de categoría M1



Interpretación: Del esquema se logra apreciar que al preguntar a los transportistas entrevistados si conoce si algún Gobierno Regional ha autorizado el servicio de transporte especial turístico de vehículos de categoría M1, el 41% manifiesta que si en San Martin y el 59% manifiesta que desconoce.

IV. DISCUSIÓN

Después de obtener los resultados procederemos a la discusión respectiva de nuestro trabajo de investigación, teniendo como I objetivo específico planteado determinar los criterios que la DRTC – Amazonas, evalúa para autorizar el transporte especial turístico de categoría M1; la DRTC-A; es una institución dependiente de Gobierno Regional Amazonas, que entre otros tiene el objetivo de velar por que los servicios de transporte se brinden de manera segura permitiendo la integración racional, armónica y sostenible de la Región Amazonas, pues el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, en adelante RNAT, en su artículo 3° numeral 63 establece que el Servicio de Transporte Especial de Personas: Transporte público personal sin continuidad, obligaciones, regularidad, uniformidad y generalidades. Otorgado a transportistas la autorización para ser prestado en todo el Perú como transporte para colaboradores y estudiantes; a nivel regional tenemos el auto colectivos y las modalidades antes mencionadas; y a nivel provincial además del servicio de taxi tenemos las modalidades del nivel nacional y regional.

El Reglamento Nacional de Administración de Transporte, en su artículo 50° inciso 2 establece que la autorización del servicio de transportes ameritará que se otorgue una única tarjeta para circular, a la persona natural o jurídica que la solicita. Catalogando ocho tipos de autorización entre ellos la “autorizar el servicio vehicular para ciudadanos”.

Es así que, el artículo 52° inciso 4 establece que la autorización para la prestación de transporte especial de personas puede ser entre otros la autorización para prestar servicio de transporte turístico. Se entiende que el servicio debe de ser prestado por unidades vehiculares que cumplan con las especificaciones técnicas mínimas que establece el RNAT, como son: Formulario 003/17.2 y anexos, donde señale sus diferentes requisitos.

En la presente investigación se tiene (Tabla y Figura 09); que la DRTC-A, al momento de resolver la solicitud de los administrados, únicamente justificó su negativa de brindar la autorización, en la Ordenanza Regional N° 250-2010, el cual autoriza en el ámbito jurisdiccional del GOREA, prestar los servicios en la categoría M3 con menor tonelada, o M2 para rutas cuando falte transporte autorizado de la categoría M3, pero no es facultado para prestar el servicio interprovincial en la categoría M1 (autos).

Del mismo modo, se determinó de la Tabla y figura 24; que al entrevistar a los transportistas que solicitaron una autorización y esta fue negada, al referirse a los criterios

que considera la DRTC-A, al momento de valorar la solicitud, el 6% manifiesta que solo se rige a las leyes de carácter tradicional, el 6% evalúan criterios que toman en base a otras regiones, el 12% refieren que evalúan las especificaciones técnicas que exige la norma para cada vehículo y el 76% manifiestan que se rigen a la normativa nacional.

Es por ello que los criterios que tomo en cuenta la DRTC-A, durante los años 2014 al 2018, al momento de evaluar la solicitud que autorice brindar transporte turístico especial como servicio de categoría M1, uno de ellos que el RENAT vigente y la Ordenanza Regional N° 250-2010, teniendo en cuenta Formulario 003/17.2 y anexos del RNAT, donde se logre señalar partida Registral del la Persona Jurídica, con su objeto social para la prestación de servicios de transporte terrestre de personas, SOAT vigente, certificado de inspección técnica vehicular, números de placas de los vehículos, la declaración jurada suscrita por quien corresponde de acuerdo al artículo 37° numerales 4,5 y 7, declaración jurada de acuerdo a los numerales 37.2, 37.3, 37.6, 37.8, 37.9, 37.10, 37.11, 38.1.3, 38.1.4, 38.1.6. 55.1.11, 20.1.9 y art. 55 del RNAT, declaración jurada de relación de conductores, documentación de acuerdo al art. 42° numeral 42.1.5. sin embargo, teniendo en cuenta la Ordenanza Regional N° 250-2010, en el cual prescribe (...) más no está facultado para autorizar presten servicio interprovincial vehículos de la categoría M1 (autos), deniegan las solicitudes de plano.

Como siguiente objetivo específico se tiene; analizar la necesidad de autorizar el servicio de transporte especial de personas de ámbito regional en la modalidad de transporte turístico con vehículos de categoría M1, en este extremo la Ley N° 27181, establece las directrices básicas para ingresar al mercado las empresas prestadoras de transporte vehicular, los mismos que también lo precisa claramente el RENAT, cuyo ente que lo regulen serán los órganos del MTC, en el caso de la nuestra región la DRTC-A.

En nuestro país y nuestra región, se sigue un esquema ya establecido por el RENAT, donde los representantes legales de las personas jurídicas dedicadas al transporte, deciden bajo su propio riesgo prestar el servicio en un determinado lugar o territorio, para tal fin deben de solicitar la autorización respectiva la autoridad correspondiente.

De acuerdo con el vigente Reglamento Nacional de Administración del Transporte, aprobado mediante Decreto Supremo N° 017-2009-2017-MTC, los dos principales tipos de servicios de transporte para los que se requiere poseer una autorización se denominan servicio de transporte regular y servicio de transporte especial. El transporte regular es

aquel que se presta con algunas obligaciones de continuidad, regularidad, obligaciones y uniformidad y siendo la segunda de las modalidades del transporte turístico es el servicio de taxi.

La modalidad de prestación de servicio de transporte especial de personas, en la modalidad de transporte turístico, se define de acuerdo a la jurisdicción de los niveles de gobierno en este caso del Gobierno Regional Amazonas, a través de la DRTC-A, Gobierno Regional que no autoriza que los vehículos de la categoría M1, brinden el servicio especial, dado la existencia de la Ordenanza Regional N° 250-2010, en el cual expresamente prohíben que los vehículos de categoría M1 brinden el servicio de transportes de personas, en la modalidad de transporte turístico.

Ante ello, se debe de tener en cuenta que de la tablas y figuras 4, 5, 6, 7, 8, 14 y 15 se tiene que el total de las solicitudes todas fueron para brindar el servicio de transporte especial turístico, para vehículos de categorías M1, el 63% de las solicitudes fueron para toda la región y el 37% interprovincial, dándose trámite dicha solicitud en 7,15,30 y 45 días; el 83% de la solicitudes no fueron observadas y 17% si fueron observadas, subsanándose en el tiempo otorgado; sin embargo, no fueron autorizadas la solicitud debido a la Ordenanza Regional N° 250-2010, a través de actos resolutivos no motivados.

Por otro lado, de las Tablas y Figuras 10, 11, 12,13,14 y 18, se puede observar que del 100% de entrevistados el 100 se dedican al transporte, siendo el 88% masculinos y un 12% femeninos, dedicándose a dicha actividad de 1 a 4 años el 35%, de 5 a 8 años el 29%, de 9 a 11 años el 24% y el 12% de doce años a más, conduciendo vehículos de categoría M1, el 53% pertenecen a una empresa de transportes y el 47% son transportistas informales. Asimismo, al preguntarles por qué considera que no le han brindado la autorización en su gran mayoría respondieron porque existe normativa nacional y regional que lo restringe.

Asimismo, como se puede evidenciar de las Tablas y Figuras 20 y 23, el 100% los transportistas manifiestan que negar la autorización del servicio de transporte especial turístico con vehículos de categoría M1, genera informalidad de los transportistas, y además que existe una necesidad que la DRTC-A; autorice el servicio de transporte especial turístico de vehículos de categoría M1, ya que esto disminuiría grandemente la informalidad.

Como se puede evidenciar los transportistas continúan brindando dicho servicio pese a que no obtuvieron la autorización respectiva, y realizan el servicio clandestinamente, convirtiéndose en transportistas informales, poniendo en riesgo la salud y la vida de las personas, asimismo, situación que no ocurre por ejemplo en el Gobierno Regional de San Martín, en donde si se autoriza el servicio de transporte especial turístico de vehículos de categoría M1 (ver tabla 24), conforme Molina (2020) que “el servicio de transporte terrestre de las personas que se realiza entre Tarapoto y Yurimaguas, lugares ubicados cercanamente con vehículos de categoría M1. empero debe tenerse presente que se encuentran en regiones diferentes, sin embargo lo hacen infringiendo a la normativa, dado que esta exige que se realice en vehículos de mayor capacidad o de otra categoría con los M3” (p. 57).

Ahora bien, con respecto al III objetivo específico, analizar si la negativa de autorización de transporte especial turístico con vehículos de categoría M1 afecta los derechos laborales de los transportistas en la Región Amazonas; en primer lugar debemos de tener en cuenta que la Ley 31096 tiene como finalidad precisar que los automóviles colectivos a los que se refiere la Ley 28972, corresponde a la categoría vehicular M1, es decir los vehículos que cuentan con carrocería sedán o station wagon, en ese contexto se debe de tener en cuenta que en nuestro ordenamiento se encuentra regulado que los vehículos de categoría M1 brinden el servicio de transporte de personas.

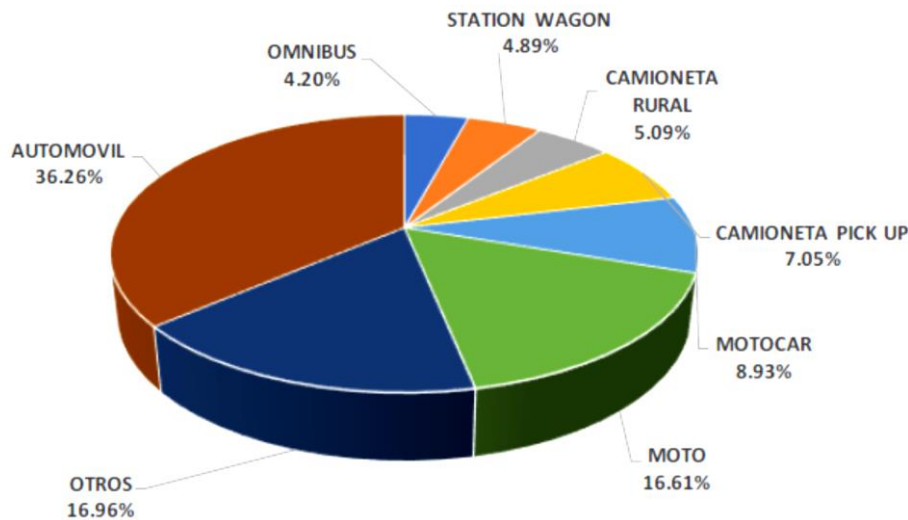
Al respecto Canessa (2008) indica que los derechos humanos son derechos materiales laborales plasmados en los instrumentos internacionales de derechos humanos reconocidos en el universo como titular a la persona, respetando la dignidad humana y satisfaciendo las necesidades básicas en el mundo del trabajo” (p. 113).

Según el diccionario jurídico de Guillermo Cabanellas, consigna al derecho al trabajo a la capacidad que tiene la persona a emplear sus fuerzas en laborar de manera eficaz para garantizar su vida en cuanto a lo material (...)” (p.117).

Es decir, el derecho al trabajo es un derecho innato al ser humano, mediante el cual una persona percibe ingreso para subsistir solventando las necesidades de su familia.

Asimismo, el Tribunal Constitucional, ha reconocido el derecho al trabajo como: “El derecho de todo ser humano para realizar lo que más le gusta y realizar una actividad que más se adecue a sus perspectivas, teniendo en todo momento la libertad para elegir tal o cual trabajo (...)” (p.186).

Se debe de tener en cuenta que si bien es cierto que los vehículos de categoría M1, la normativa como tal autoriza que brinden el servicio de transporte público, sin embargo estos no cumplen con las especificaciones que establece la norma lo que conllevaría a un análisis exhaustivo, antes de otorgar una autorización para que los vehículos de categoría M1 brinden el servicio, en ese sentido se tiene que las estadísticas de distribución porcentual de tipos de vehículos involucrados en accidentes de tránsito a nivel nacional.



Fuente: Regionales policiales de la PNP

Como se puede evidenciar del gráfico anterior el índice de accidentes de tránsito son mayormente con los vehículos categoría M1 (automóviles) con un porcentaje de 36.26%, por diferentes causas como conducción imprudente, aunado a ellos la informalidad al brindar el servicio con estos vehículos, y diversas maneras de transgresión a la normativa son una combinación peligrosa cuando de accidentes se trata.

En la Tabla y Figura 18 se evidencia que después de entrevistar a los transportistas, el 100% manifiestan que la negativa de la autorización del servicio de transporte especial turístico con vehículos de categoría M1, vulnera el derecho a trabajo de acuerdo su criterio además que el mismo conlleva a la informalidad, es decir brindar el servicio de manera informal, pues al ser informal estos no cumplen con lo establecido en la normativa mucho menos con las garantías para dicho servicio.

Por lo que, no vulneraría el derecho al trabajo como tal, pues como se desprende la propia normativa que la autorización para brindar el servicio de transporte turístico especial de personas, solo se brinda a personas jurídicas debidamente constituida, en ese sentido al

no habersele concedido la autorización estos se dedican a otros rubros con vehículos de otra categorías y con respecto a los transportistas se pueden evidenciar de la Tabla y Figura 19, que una vez negado el permiso o la autorización a cada una de empresas para los vehículos de categoría M1, estos se dedican a brindar el servicio de Taxi, a la Agricultura, así como a administrar su propia empresa, entre otros, por lo que no se estaría vulnerando Derecho alguno, resultados tendrían concordancia con lo manifestado por el Tribunal Constitucional cuando señala en su Sentencia 910/2021, como órgano máximo e intérprete de nuestra constitución, que no otorgar la autorización de transporte de personas para los vehículos de categoría M1, no se vulnera derecho alguno mucho menos el Finalmente, con respecto a nuestro objetivo general analizar si la barrera burocrática para la autorización del transporte vehicular de categoría M1, afectó el derecho al trabajo de los transportistas, en la DRTC-Amazonas, 2014-2018, el Tribunal Constitucional, identifica a dos tipos de igualdad en materia laboral que son ante la ley y ante las oportunidades; en la primera el estado asume la conducta del legislador y en la segunda el estado no debe realizar diferencias en las labores de lo contrario sería arbitrario.

A pesar de la inexistencia obligatoria jurídica para el trabajo, en su mayoría las personas lo hacen por necesidad para poder mejorar su calidad de vida y subsistir. El trabajador cuenta con ciertas ventajas por su esfuerzo de crecer en sociedad, en ese sentido con respecto al derecho al trabajo, tenemos que si bien es cierto este constituye un derecho y un deber conforme lo expuso nuestra constitución; sin embargo, este va acorde con el respeto de los derechos de las demás personas e integrantes de nuestra sociedad, conforme lo expreso Almada (2016), quien señalo que la Protección del Derecho al Trabajo busca obtener transformaciones para la mejora del trabajo mediante un trabajo digno para todos y por otra parte identificar las graves violaciones al derecho al trabajo digno; pero estos, acorde con el respeto de los derecho de los integrantes de nuestra sociedad, por ello, siempre debe existir un equilibrio entre el derecho al trabajo y libertad de la empresa, para de esta forma no afectar el contenido del derecho al trabajo digno, ya que sus condiciones son fundamentales para el ser humano, pero en armonía con la sociedad, pues al imponerse la inhabilitación o cancelación definitiva de la licencia de conducir, a una persona que ha trasgredido normas de carácter administrativo, lo que se protege en si es el servicio de transporte y la seguridad vial de la sociedad, contraponiéndose al derecho individual del conductor, quien tiene derecho al trabajo, pero en esta ocasión es éste que ha puesto en riesgo a la propia sociedad.

Con respecto a la Ordenanza Regional N° 250-2010, ordenanza del GOREA, mediante el cual aprueba normas complementarias al nuevo Reglamento Nacional de Administración del Transporte, en el cual resuelve autorizar, dentro de la región prestar el transporte público vehicular en la categoría M3 y M2 en rutas donde haga falta transportistas autorizados pero los de categoría M1 no pueden realizar servicio interprovincial, es considerada como un barrera burocrática por el 82% de los entrevistados (ver tabla y figura 17), por lo tanto la consideran inconstitucional ya que ellos consideran que vulnera el derecho al trabajo (Tabla y Figura 21).

Como se puede evidenciar de la tabla y figura el 100% de las solicitudes para brindar el servicio de transporte especial turístico para vehículos de categoría M1, la DRTC-A, en el 93% de sus actos resolutiveos tomaron en cuenta la Ordenanza Regional N° 250-2010 y el 7% no tomaron en cuenta ningún criterio; y teniendo en cuenta que la normativa nacional la autoriza nos encontraríamos ante una aparente vulneración de los Derechos Fundamentales; sin embargo, se debe de tener en cuenta lo manifestado por Tribunal Constitucional cuando señala en su Sentencia 910/202, como órgano máximo e intérprete de nuestra constitución, que no otorgar la autorización de transporte de personas para los vehículos de categoría M1, no se vulnera derecho alguno mucho menos el Derecho al trabajo, ya que se contraponen el derecho a la vida de las personas y su salud.

En ese sentido, nuestra Carta Magna, en su artículo 2 establece que toda persona tiene derecho: 1. “A la vida, a su identidad, a su integridad moral, psíquica y física y a su desarrollo y bienestar...” (p.2). Del mismo modo, el artículo 7 reconoce que: “Todos tienen derecho a la protección de su salud, la del medio familiar y la de la comunidad, así como el deber de contribuir a su promoción y defensa (...)” (p.7).

Por lo que, se debe de tener en cuenta que legitimar la circulación de vehículos de categoría M1, al amparo del derecho al trabajo o a la libertad de empresa, se estaría desconociendo que dichos atributos no son absolutos y que todo lo contrario estos deberían ser limitados en merito a que el derecho a la vida se pone en inminente riesgo. Así está establecido en el Expediente 07320-2005-PA/TC, fundamento 73 (caso “Buses-camiión”) en los siguientes términos: (...) las empresas tienen libertad para proceder en el mercado de acuerdo al artículo 58° de la Constitución, pero no cuentan con libertad absoluta ya que son supervisados y regulados por el Estado. Por lo cual el Tribunal al ser conocedor de los peligros del transporte en ómnibus deben actuar de manera inmediata

salvaguardando la integridad y la vida de las personas, donde lo más importante es el derecho de la persona humana reconocido por la Ley Fundamental.

Por lo que a manera de conclusión, la Ordenanza Regional N° 250-2010, pese a ser considerada como una barrera burocrática por los transportistas está, protegiendo los derechos fundamentales de la personas, ya que los colectivos a comparación de los buses generan más accidentes y faltas de tránsito que ocasionan muertes y heridos por no contar con una adecuada técnica para brindar el servicio transporte previsto en la Ley, una de ellas contar con dimensiones, sistema de frenos, luces, entre otros, como veremos a continuación, por lo que aplican un criterio asertivo y protegen los derechos fundamentales, ya que requieren realizar una ponderación entre los principios constitucionales, dando una tutela realmente efectiva, a fin de determinar cuál debe prevalecer sobre otro en un caso concreto y así darles la eficacia jurídica que corresponde, ya que el derecho a la vida y salud debe de tener mayor importancia que el derecho al trabajo ya que este último no es absoluto, por lo que se considera que no se vulnera derecho laboral alguno al negar la autorización de servicio vehicular en la categoría M1.

V. CONCLUSIONES

1. En la presente tesis se determinó que el Estado garantiza el servicio del transporte especial de personas; por lo que la Dirección de Transportes y Comunicaciones de Amazonas, al momento de evaluar una solicitud para brindar la autorización para brindar el servicio de Transporte Especial de Personas en el ámbito Regional, considera que dicha solicitud debe cumplir los requisitos establecidos en el RENAT vigente y además debe de cumplir con la Ordenanza Regional N° 250-2010 actualmente vigente.
2. Se concluye que existe la necesidad de autorizar el servicio de transporte especial de personas de ámbito regional en la modalidad de transporte especial turístico con vehículos de categoría M1, dado que existe informalidad en los transportistas, poniendo en riesgo la integridad de las personas, ya que como se puede evidenciar los transportistas continúan brindando dicho servicio pese a que no obtuvieron la autorización respectiva, y realizan el servicio clandestinamente, convirtiéndose en transportistas informales.
3. En la presente Tesis se determinó que la negativa de autorización de transporte especial turístico con vehículos de categoría M1 no afecta a los derechos laborales de los transportistas en la Región Amazonas, como se desprende la propia normativa que la autorización para brindar el servicio de transporte turístico especial de personas, solo se brinda a personas jurídicas debidamente constituida, en ese sentido al no habersele concedido la autorización estos se dedican a otros rubros con vehículos de otra categorías y con respecto a los transportistas se pueden evidenciar de la Tabla y Figura 19, que una vez negado el permiso o la autorización a cada una de empresas para los vehículos de categoría M1, estos se dedican a brindar el servicio de taxi, a la agricultura, así como a administrar su propia empresa, por lo que no se estaría vulnerando Derecho alguno.

4. Se concluye, que la Ordenanza Regional N° 250-2010, aplicada por la DRTC- Amazonas, al momento de evaluar la autorización de servicio de transporte vehicular de categoría M1, no afectó el derecho al trabajo de los transportistas en el año 2014-2018, dado que dicha ordenanza, está en concordancia con el Reglamento Nacional de Tránsito, y autorizar el servicio de los vehículos de categoría M1, se contraponen a derechos de las personas como a la vida y la salud, ya que los colectivos a comparación de los buses generan más accidentes y faltas de tránsito que ocasionan muertes y heridos por no contar con una adecuada técnica previsto en la Ley.

VI. RECOMENDACIONES

- 1.** Una vez concluida la presente investigación, se pone a consideración del lector y la comunidad educativa investigar sobre otros aspectos relacionados con la posibilidad de autorizar el servicio de transporte especial turístico con vehículos de categoría M1 de carácter interprovincial.
- 2.** Del mismo modo, se recomienda realizar futuras investigaciones referente a políticas de seguridad en el transporte especial de personas, amparando en todo momento la integridad física de cada uno de los consumidores, debiendo aumentar el control y fiscalización con la finalidad de que las empresas que brindan dicho servicio formalizasen y garantice la seguridad a las personas que utilizan el servicio.
- 3.** A los egresados de pregrado y posgrado, realizar trabajos de investigación referente a la vulneración de los derechos laborales de los transportistas interprovinciales, del mismo modo a realizar investigaciones con referente a las barreras burocráticas ilegales impuestas en las entidades del Estado.
- 4.** Al Gobierno Regional Amazonas, a través de Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de Amazonas, realizar un análisis exhaustivo de las solicitudes de autorización que ingresen los representantes legales de las empresas de turismo, con la finalidad de no poner en riesgo la vida y la salud de personas.

VII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Almada, C. (2016). *“La Protección del Derecho al Trabajo (Digno): Entre el Garantismo y la Flexibilidad”*. (Tesis Doctoral). Universitat de Barcelona. Barcelona - España.
- Avendaño, G. (JULIO-DICIEMBRE de 2014). El Derecho Laboral como Derecho Humano. *VERBA IURIS*.
<https://revistas.unilibre.edu.co/index.php/verbaiuris/article/download/37/34/74>
- Azañero, F. (2016). *Como elaborar una tesis universitaria*. Lima, Perú: R&F publicaciones y servicios S.A.C.
- Bautista, M. (2019). *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 [Tesis de pregrado]*.
<https://repositorio.untrm.edu.pe/bitstream/handle/20.500.14077/2013/Bautista%20Villanueva%20Mart%C3%ADn.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.
- Corte superior de Justicia de la Republica Sala de Derecho Constitucional y Social Permanente (2021). Expediente N° 9733-2020-Lima.
<https://img.lpderecho.pe/wp-content/uploads/2021/08/Expediente-9733-2020-Lima-LP.pdf>
- Decreto Legislativo 1256, Ley de Prevención y Eliminación de Barreras Burocráticas (8 de diciembre de 2016), Normas Legales N° 606021. Diario Oficial El Peruano.
- Decreto Supremo N.º 048-2019-PCM. (21 de marzo de 2019). Normas Legales, N° 21456. Diario Oficial El Peruano, 22 de marzo de 2019.
- Decreto Supremo N° 0017-2009-MTC, Reglamento Nacional de Administración de Transporte (miércoles 22 de abril de 2009). Diario Oficial El Peruano.
- Hernández , R., & Mendoza, C. P. (2018). *Metodología de la investigación las rutas cuantitativas, cualitativa y mixtas*. Mexico D.F: McGraw Hill.

INDECOPI. (2021). *El Indecopi logró que 89 entidades públicas eliminen voluntariamente más de 4 mil 600 barreras burocráticas*. <https://www.gob.pe/institucion/indecopi/noticias/340692-el-indecopi-logro-que-89-entidades-publicas-eliminaren-voluntariamente-mas-de-4-mil-600-barreras-burocraticas>.

Larico, J. (2017). *Mejora del procedimiento de eliminación de barreras burocráticas a cargo del INDECOPI [Tesis de Maestría]*. https://cybertesis.unmsm.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12672/6741/Larico_aj.pdf?sequence=2&isAllowed=y.

Ley N.º 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General. (10 de abril de 2001). Normas Legales, N.º 7597. Diario Oficial El Peruano.

Ley N.º 28972, Ley de Formalización del Transporte Terrestre Reglamento Nacional de Administración de Transportes (30 de enero del 2007). Normas Legales N.º 338740. Diario Oficial El Peruano.

Ley N.º 31096, *Ley que precisa los alcances de la ley 28972, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos* (24 de diciembre del 2020), Normas Legales N.º 5. Diario Oficial El Peruano.

Molina, J. (2020). *Incumplimiento de la normativa que regula la prestación del servicio de transporte regular terrestre de personas: el caso del servicio entre Tarapoto y Yurimaguas [Tesis de Maestría]*. https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/17624/MOLINA_VILLANUEVA_JAVIER_JORGE_ENRIQUE_INCUMPLIMIENTO_DE_LA_NORMATIVA.pdf?sequence=1.

Ordenanza que Aprueba Normas Complementarias al Nuevo Reglamento Nacional de Administración del Transporte - N.º 250-2010 del Gobierno Regional Amazonas.

Palma, T. (2019). Trabajo Académico para optar el título de Segunda Especialidad en Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social [Tesis de Pregrado]. <http://hdl.handle.net/20.500.12404/15313>. Pontificia Universidad Católica del Perú.

- Pasión por el Derecho – LP (07 de febrero de 2021). *Constitución Política del Perú*.
<https://lpderecho.pe/constitucion-politica-peru-actualizada/>Hernández, R.,
Fernández, G., & Batista, M. (2014). *Metodología de la investigación*. México:
Mexicana
- Raúl, C. (2014). *Constitución Política del Perú Comentada*. Lima, Peru: A.F.A Editores
Importadores S.A.
- Real Academia Española (30 de setiembre de 2021). *Aportación in natura o aportación
no dineraria*. [https://dpej.rae.es/lema/aportaci%C3%B3n-in-natura-o-
aportaci%C3%B3n-no-dineraria](https://dpej.rae.es/lema/aportaci%C3%B3n-in-natura-o-aportaci%C3%B3n-no-dineraria)
- Romero, Y., & Guimaray, A. (2017). *Manual sobre prevencion y eliminación de barreras
burocráticas*.
[https://repositorio.indecopi.gob.pe/bitstream/handle/11724/6118/Manual_preven-
cion_vol2.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.indecopi.gob.pe/bitstream/handle/11724/6118/Manual_preven-
cion_vol2.pdf?sequence=1&isAllowed=y).
- Silva, M. L. (2019). La implementacion de mecanismo para prevenir las Barreras
Burocraticas en el Perú Durante el Nacimiento de Normas Regulatorias [Tesis
de Pregrado].
[https://tesis.usat.edu.pe/bitstream/20.500.12423/2537/1/TL_SilvaPardoMirianL-
ucy.pdf](https://tesis.usat.edu.pe/bitstream/20.500.12423/2537/1/TL_SilvaPardoMirianL-
ucy.pdf). Universidad Catolica Santo Toribio de Mogrovejo.(s.f.).
- Arroyo, M. (2019). *Barreras Burocraticas en la gestion municipal y su incidencia en los agentes
economicos de las Municipalidad de Lima, 2019 {Tesis de Pregrado}*.
[https://repositorio.uap.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12990/4719/Tesis_Barreras_-
Burocr%C3%A1ticas.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.uap.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12990/4719/Tesis_Barreras_-
Burocr%C3%A1ticas.pdf?sequence=1&isAllowed=y).
- INDECOPI. (2021). *El Indecopi logró que 89 entidades públicas eliminen voluntariamente más
de 4 mil 600 barreras burocráticas*.
[https://www.gob.pe/institucion/indecopi/noticias/340692-el-indecopi-logro-que-89-
entidades-publicas-eliminaren-voluntariamente-mas-de-4-mil-600-barreras-
burocraticas](https://www.gob.pe/institucion/indecopi/noticias/340692-el-indecopi-logro-que-89-
entidades-publicas-eliminaren-voluntariamente-mas-de-4-mil-600-barreras-
burocraticas).
- Larico, J. (2017). *Mejora del procedimiento de eliminación de barreras burocráticas a cargo del
INDECOPI [Tesis de Maestría]*.

https://cybertesis.unmsm.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12672/6741/Larico_aj.pdf?sequence=2&isAllowed=y.

Palma, T. (2019). Trabajo Académico para optar el título de Segunda Especialidad en Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social [Tesis de Pregrado].

<http://hdl.handle.net/20.500.12404/15313>. Pontificia Universidad Católica del Perú.

Romero, Y., & Guimaray, A. (2017). *Manual sobre prevención y eliminación de barreras burocráticas*.

https://repositorio.indecopi.gob.pe/bitstream/handle/11724/6118/Manual_prevenccion_vol2.pdf?sequence=1&isAllowed=y.

Silva, M. L. (2019). La implementación de mecanismo para prevenir las Barreras Burocráticas en el Perú Durante el Nacimiento de Normas Regulatorias [Tesis de Pregrado].

https://tesis.usat.edu.pe/bitstream/20.500.12423/2537/1/TL_SilvaPardoMirianLucy.pdf. Universidad Católica Santo Toribio de Mogrovejo.

ANEXOS

**FICHA DE RECOJO DE INFORMACIÓN DE LOS EXPEDIENTES
ADMINISTRATIVOS DE LAS SOLICITUDES DE
AUTORIZACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESPECIAL
TURÍSTICO CON VEHÍCULOS DE CATEGORÍA M1 EN LA
DRTC-AMAZONAS, 2014-2018**

TESIS: “BARRERA BUROCRÁTICA PARA LA AUTORIZACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESPECIAL TURÍSTICO CON VEHÍCULOS DE CATEGORÍA M1 Y EL DERECHO AL TRABAJO DE LOS TRANSPORTISTAS, EN LA DRTC-AMAZONAS, 2014-2018”.

CUADRO DE ANÁLISIS DE EXPEDIENTES ADMINISTRATIVOS

N° de EXP. ADMINISTRATIVO			
Nombre del Solicitante		Sexo	Ocupación
			Tipo de autorización
Para qué tipo de vehículos solicita autorización			
Para que sector de la región solicita autorización		En cuantos días se dio trámite a su solicitud	
Existió observaciones		Que resolvió la DRTC-A respecto a la solicitud	
La DRTC-A motivó su solicitud		Que criterios tomó en cuenta la DRTC-A al momento de resolver	

**ENTREVISTA A LOS TRABAJADORES QUE SE DEDICAN AL
SECTOR TURISMO**

TESIS: BARRERA BUROCRÁTICA PARA LA AUTORIZACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESPECIAL TURÍSTICO CON VEHÍCULOS DE CATEGORÍA M1 Y EL DERECHO AL TRABAJO DE LOS TRANSPORTISTAS, EN LA DRTC-AMAZONAS, 2014-2018.

GENERO: MASCULINO **FEMENINO**

1. ¿Cuál es su ocupación?
.....
2. ¿Cuánto tiempo realiza dicha ocupación?
.....
3. ¿Estando a la respuesta anterior, indique que tipo de vehículo conduce?
.....
.....
4. ¿Pertenece a alguna empresa de transporte?
.....
.....
5. ¿Usted ha solicitado anteriormente a la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones – Amazonas, autorización para brindar el servicio de transporte especial turístico de vehículos de categoría M1, ¿o conoce alguna persona que haya realizado dicho trámite?
.....
.....
.....
6. ¿Estando a la respuesta anterior, usted o la persona que conoce que realizó la solicitud, ha obtenido alguna respuesta positiva, con respecto a la autorización para brindar el servicio de transporte especial turístico de vehículos de categoría M1?
.....
.....
.....
7. Estando a la pregunta anterior de ser negativo su respuesta ¿Por qué considera Usted, que no le han brindado el permiso?
.....
.....
.....
8. ¿Considera usted que Ordenanza Regional N° 250-2010, Ordenanza que Aprueba Normas Complementarias al Nuevo Reglamento Nacional de Administración del Transporte en el Gobierno Regional Amazonas, es una barrera burocrática?
.....
.....
.....
9. ¿Considera que el no otorgar la autorización del servicio de transporte especial turístico con vehículos de categoría M1, vulnera el derecho al trabajo?
.....
.....
.....

10. ¿Una vez negado su permiso para su vehículo M1; a que actividad se dedica?

11. ¿Considera usted que negar la autorización del servicio de transporte especial turístico con vehículos de categoría M1, genera informalidad de los transportistas de este rubro?

12. ¿considera inconstitucional la Ordenanza Regional N° 250-2010, Ordenanza que Aprueba Normas Complementarias al Nuevo Reglamento Nacional de Administración del Transporte en el Gobierno Regional Amazonas?

13. ¿Qué criterios considera Usted que la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones – ¿Amazonas, evalúa al momento de valorar la solicitud?

14. ¿Considera Usted que existe la necesidad de que la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones – Amazonas; autorice el servicio de transporte especial turístico de vehículos de categoría M1?

15. ¿conoce usted si en algún gobierno regional del país, se ha autorizado el servicio de transporte especial turístico de vehículos de categoría M1?

VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS

**FORMATO DE CARTA, DIRIGIDA A EXPERTOS SOLICITANDO
OPINIÓN PARA DETERMINAR LA VALIDEZ Y
CONFIABILIDAD DE LOS INSTRUMENTOS APLICADOS.**

UNIVERSIDAD NACIONAL TORIBIO RODRÍGUEZ DE MENDOZA DE AMAZONAS
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS



“AÑO DEL BICENTENARIO DEL PERÚ: 200 AÑOS DE INDEPENDENCIA”

Chachapoyas, 20 de octubre del 2021

Señor:

.....
Chachapoyas

Asunto: Solicita opinión o juicio de experto sobre instrumentos de investigación que permita determinar la validez y confiabilidad

En mi condición de bachiller de la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas de la Universidad Nacional Toribio Rodríguez de Mendoza de Amazonas, tengo el honor de dirigirme a usted, saludándole con cordialidad, fina cortesía y admiración a su intelecto, manifestándole que la presente tiene un objetivo, **solicitar su opinión o juicio de experto sobre los instrumentos de investigación**, correspondientes al proyecto de tesis de quien suscribe, **en perspectivas de determinar la validez y confiabilidad de los referidos instrumentos**.

Su condición de profesional en Derecho, experiencia laboral relacionado al derecho, conocimiento en materia de investigación y su producción intelectual son los atributos para que haya decidido merecer su opinión o juicio de experto, así como las acotaciones críticas relacionadas con los instrumentos que se adjuntan:

- I. Instrumentos de investigación para la validación y confiabilidad de los ítems para evaluar la investigación denominada “BARRERA BUROCRÁTICA PARA LA AUTORIZACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESPECIAL TURÍSTICO CON VEHÍCULOS DE CATEGORÍA M1 Y EL DERECHO AL TRABAJO DE LOS TRANSPORTISTAS, EN LA DRTC-AMAZONAS, 2014-2018”.
- II. Instrumentos de investigación: cuadro para el análisis de los expedientes relacionados a la autorización del servicio de transporte especial de personas en la modalidad de transporte turístico con vehículos de categoría M1 y entrevista a las personas que se dedican con su o sus vehículos M1 al sector turismo.

Con la certeza de que la presente tendrá la acogida suya, patentizo desde ahora, mi agradecimiento y gratitud en aras de la exigencia y el rigor inherentes al problema de investigación que se está abordando.

Atentamente,

Bachiller: Euler Marqs Rojas Mendoza
Bachiller en Derecho y Ciencias políticas

**FORMATO DE INFORME DE OPINION DE EXPERTO,
PARA DETERMINAR LA VALIDEZ Y CONFIABILIDAD
DE LOS INSTRUMENTOS APLICADOS.**

FORMATO DE INFORME DE OPINIÓN, EXÁMEN DE CONTENIDO DE LOS INSTRUMENTOS DE LA INVESTIGACIÓN DENOMINADA:
**BARRERA BUROCRÁTICA PARA LA AUTORIZACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESPECIAL TURÍSTICO CON
 VEHÍCULOS DE CATEGORÍA M1 Y EL DERECHO AL TRABAJO DE LOS TRANSPORTISTAS, EN LA DRTC- AMAZONAS,
 2014-2018.**

Nombres y apellidos del experto.....
 Cargo que desempeña.....
 Institución en la que trabaja el experto:
 Autores del instrumento: Euler Marqs Rojas Mendoza

INDICADORES	CRITERIOS	MUY DEFICIENTE				DEFICIENTE				ACEPTABLE				BUENA				EXCELENTE			
		00	06	11	16	21	26	31	36	41	46	51	56	61	66	71	76	81	86	91	96
		05	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
CLARIDAD	Los ítems están formulados con lenguaje apropiado, es decir exento de ambigüedades.																				
OBJETIVIDAD	Los ítems del instrumento permitirán mensurar a las variables; Autorización del servicio de transporte especial de personas en la modalidad de transporte turístico con vehículos de categoría M1 y el Derecho al Trabajo de los Transportistas , dimensiones e indicadores en sus aspectos conceptuales, concretos, escrutables, comprensibles, verificables, analizables, criticables, justificables y explicables.																				

ACTUALIDAD	El instrumento evidencia vigencia acorde con el conocimiento científico y tecnológico.																		
ORGANIZACIÓN	Los ítems del instrumento traducen organicidad lógica en concordancia con la definición operacional y conceptual de las variables; Autorización del servicio de transporte especial de personas en la modalidad de transporte turístico con vehículos de categoría M1 y el Derecho al Trabajo de los Transportistas , dimensiones e indicadores, de manera que permitan hacer abstracciones e inferencias en función a las hipótesis, problema y objetivos de la investigación.																		
SUFICIENCIA	Los ítems del instrumento expresan suficiencia en cantidad y calidad.																		
INTENCIONALIDAD	Los ítems del instrumento evidencian ser adecuados para el examen de contenido y mensuración de las evidencias inherentes a la Autorización del servicio de transporte especial de personas en la modalidad de transporte turístico con vehículos de categoría M1 y el Derecho al Trabajo de los Transportistas .																		
CONSISTENCIA	La información que se obtendrá, mediante los ítems del instrumento, permitirá analizar, describir y explicar “Barrera																		

	burocrática para la autorización del servicio de transporte especial turístico con vehículos de categoría M1 y el derecho al trabajo de los transportistas, en la DRTC- Amazonas, 2014-2018”.																			
COHERENCIA	Los ítems del instrumento expresan coherencia entre la variable Autorización del servicio de transporte especial de personas en la modalidad de transporte turístico con vehículos de categoría M1 y el Derecho al Trabajo de los Transportistas , dimensiones e indicadores.																			
METODOLOGÍA	Los procedimientos insertados en el instrumento responden al propósito de la investigación.																			

I. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

<p>II. OPINIÓN DE APLICABILIDAD:</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p>
--

PROMEDIO DE VALORACIÓN:	LUGAR Y FECHA:, .../.../2021
--------------------------------	---

..... FIRMA	
DNI	
TELF. N°.	

MATRIZ DE CONSISTENCIA

MATRIZ DE CONSISTENCIA

TÍTULO: BARRERA BUROCRÁTICA PARA LA AUTORIZACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESPECIAL TURÍSTICO CON VEHÍCULOS DE CATEGORÍA M1 Y EL DERECHO AL TRABAJO DE LOS TRANSPORTISTAS, EN LA DRTC-AMAZONAS, 2014-2018.

PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPOTESIS	VARIABLES	METODOLOGÍA
<p align="center">Problema ¿La Barrera burocrática para la autorización del servicio de transporte especial turístico con vehículos de categoría M1 afecta el derecho al trabajo de los transportistas, en la Dirección Regional de Transporte y Comunicaciones de Amazonas, 2014-2018?</p>	<p align="center">Objetivo general: Analizar si la barrera burocrática para la autorización de servicio de transporte especial turístico con vehículos de categoría M1 afecta el derecho al trabajo de los transportistas, en la DRTC- Amazonas, 2014-2018.</p>	<p align="center">HIPOTESIS</p> <p>La Barrera burocrática para la autorización del servicio de transporte especial turístico con vehículos de categoría M1 si afecta el derecho al trabajo de los transportistas, en la Dirección Regional de Transporte y Comunicaciones de Amazonas, 2014-2018</p>	<p align="center">VARIABLE INDEPENDIENTE</p> <p align="center">Autorización del servicio de transporte especial de personas en la modalidad de transporte turístico con vehículos de categoría M1</p> <p align="center">VARIABLE DEPENDIENTE</p> <p align="center">Derecho al trabajo de los transportistas</p>	<p>La investigación está basada en un DISEÑO NO EXPERIMENTAL, DE MODO TRANSVERSAL, TIPO ANALÍTICO. Porque tiene por características ser:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Exploratorio • Descriptivo • Correlacional / Causal (Explicativo)

	<p style="text-align: center;">Objetivos Específicos:</p> <p>Determinar los criterios que la DRTC – Amazonas evalúa para autorizar el transporte especial turístico de categoría M1.</p> <p>Analizar la necesidad de autorizar el servicio de transporte especial de personas de ámbito regional en la modalidad de transporte turístico con vehículos de categoría M1.</p> <p>Analizar si la negativa de autorización de transporte especial turístico con vehículos de categoría M1 afecta los derechos laborales de los transportistas</p>			<p style="text-align: center;">POBLACIÓN Y MUESTRA</p> <p style="text-align: center;">POBLACIÓN</p> <p>La población para el desarrollo de la investigación está compuesta por 30 expedientes relacionados a la autorización del servicio de transporte especial de personas en la modalidad de transporte turístico con vehículos de categoría M1, durante el periodo de 2014-2018.</p> <p style="text-align: center;">MUESTRA</p> <p>La muestra está conformada por el total de la población.</p>
--	--	--	--	---

**CONSTANCIA DE OPINIÓN DE EXPERTOS, RESPECTO A
LA VALIDEZ Y CONFIABILIDAD DE LOS INSTRUMENTOS
UTILIZADOS EN LA INVESTIGACIÓN**

**FORMATO DE INFORME DE OPINIÓN, EXÁMEN DE CONTENIDO DE LOS INSTRUMENTOS DE LA INVESTIGACIÓN DENOMINADA:
BARRERA BUROCRÁTICA PARA LA AUTORIZACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESPECIAL TURÍSTICO CON VEHÍCULOS
DE CATEGORÍA M1 Y EL DERECHO AL TRABAJO DE LOS TRANSPORTISTAS, EN LA DRTC- AMAZONAS, 2014-2018.**

Nombres y apellidos del experto..... PAUL ALESSANDRO CUYATTI APICA
 Cargo que desempeña..... SECRETARIO JUDICIAL DEL MODULO LABORAL DE SULLANA
 Institución en la que trabaja el experto: CORTE SUPERIOR DE JUSTICIA DE SULLANA
 Autores del instrumento: Euler Marqs Rojas Mendoza

INDICADORES	CRITERIOS	MUY DEFICIENTE				DEFICIENTE				ACEPTABLE				BUENA				EXCELENTE			
		00	06	11	16	21	26	31	36	41	46	51	56	61	66	71	76	81	86	91	96
		05	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
CLARIDAD	Los ítems están formulados con lenguaje apropiado, es decir exento de ambigüedades.																			X	
OBJETIVIDAD	Los ítems del instrumento permitirán mensurar a las variables; Autorización del servicio de transporte especial de personas en la modalidad de transporte turístico con vehículos de categoría M1 y el Derecho al Trabajo de los Transportistas , dimensiones e indicadores en sus aspectos conceptuales, concretos, escrutables, comprensibles, verificables, analizables, criticables, justificables y explicables.																				X
ACTUALIDAD	El instrumento evidencia vigencia acorde con el conocimiento científico y tecnológico.																X				
ORGANIZACIÓN	Los ítems del instrumento traducen organicidad lógica en concordancia con la definición operacional y conceptual de las variables; Autorización del servicio de transporte especial de personas en la																				X

II. OPINIÓN DE APLICABILIDAD:

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

PROMEDIO DE VALORACIÓN: 795

LUGAR Y FECHA:SULLANA.....25/05/2022

.....	
FIRMA	
DNI	46968718
TELF. N°.	964360898

CONSTANCIA DE OPINIÓN DE EXPERTO

Por Medio De La Presente El Que Suscribe Mg. Paul Alessandro Cuyatti Arica, hace constar que el Sr. Euler Marqs Rojas Mendoza, bachiller en Derecho Y Ciencias Políticas de la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas de la Universidad Nacional Toribio Rodríguez de Mendoza, ha estimado considerar a mi persona como experto, por lo que solicitó mi opinión de modo que le permita determinar la validez y confiabilidad de los siguientes instrumentos de investigación:

- Instrumentos de investigación para la validación y confiabilidad de los ítems para evaluar la investigación denominada "BARRERA BUROCRÁTICA PARA LA AUTORIZACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESPECIAL TURÍSTICO CON VEHÍCULOS DE CATEGORÍA M1 Y EL DERECHO AL TRABAJO DE LOS TRANSPORTISTAS, EN LA DRTC-AMAZONAS, 2014-2018".
- Instrumentos de investigación: cuadro para el análisis de los expedientes relacionados a la autorización del servicio de transporte especial de personas en la modalidad de transporte turístico con vehículos de categoría M1 y entrevista a las personas que se dedican con su o sus vehículos M1 al sector turismo.

Asimismo, para la opinión en referencia además se adjuntó: formato de informe de opinión de experto sobre la validez y confiabilidad de los instrumentos de investigación y matriz de consistencia del proyecto de tesis.

Es por ello, en honor a la verdad. No tengo ningún inconveniente en expedir la presente, alegando que los instrumentos son aplicables por que demuestran validez, confiabilidad y cumplen con el vigor que amerita un trabajo de investigación.

Chachapoyas, 25 de Mayo del 2022.

FIRMA	
DNI	41565123
TELF. N°.	917382377

**FORMATO DE INFORME DE OPINIÓN, EXÁMEN DE CONTENIDO DE LOS INSTRUMENTOS DE LA INVESTIGACIÓN DENOMINADA:
BARRERA BUROCRÁTICA PARA LA AUTORIZACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESPECIAL TURÍSTICO CON VEHÍCULOS
DE CATEGORÍA M1 Y EL DERECHO AL TRABAJO DE LOS TRANSPORTISTAS, EN LA DRTC- AMAZONAS, 2014-2018.**

Nombres y apellidos del experto: CARLOS JOSSEPH TUPPYACHI DIAZ

Cargo que desempeña: PROCURADOR PÚBLICO ADJUNTO DEL GOBIERNO REGIONAL AMAZONAS

Institución en la que trabaja el experto: GOBIERNO REGIONAL DE AMAZONAS

Autores del instrumento: Euler Marqs Rojas Mendoza

INDICADORES	CRITERIOS	MUY DEFICIENTE				DEFICIENTE				ACEPTABLE				BUENA				EXCELENTE				
		00	06	11	16	21	26	31	36	41	46	51	56	61	66	71	76	81	86	91	96	
		05	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100	
CLARIDAD	Los ítems están formulados con lenguaje apropiado, es decir exento de ambigüedades.																			X		
OBJETIVIDAD	Los ítems del instrumento permitirán mensurar a las variables; Autorización del servicio de transporte especial de personas en la modalidad de transporte turístico con vehículos de categoría M1 y el Derecho al Trabajo de los Transportistas , dimensiones e indicadores en sus aspectos conceptuales, concretos, escrutables, comprensibles, verificables, analizables, criticables, justificables y explicables.																			X		
ACTUALIDAD	El instrumento evidencia vigencia acorde con el conocimiento científico y tecnológico.														X							
ORGANIZACIÓN	Los ítems del instrumento traducen organicidad lógica en concordancia con la definición operacional y conceptual de las variables; Autorización del servicio de transporte especial de personas en la																X					

	modalidad de transporte turístico con vehículos de categoría M1 y el Derecho al Trabajo de los Transportistas, dimensiones e indicadores, de manera que permitan hacer abstracciones e inferencias en función a las hipótesis, problema y objetivos de la investigación.																					
SUFICIENCIA	Los ítems del instrumento expresan suficiencia en cantidad y calidad.																			X		
INTENCIONALIDAD	Los ítems del instrumento evidencian ser adecuados para el examen de contenido y mensuración de las evidencias inherentes a la Autorización del servicio de transporte especial de personas en la modalidad de transporte turístico con vehículos de categoría M1 y el Derecho al Trabajo de los Transportistas.																				X	
CONSISTENCIA	La información que se obtendrá, mediante los ítems del instrumento, permitirá analizar, describir y explicar " Barrera burocrática para la autorización del servicio de transporte especial turístico con vehículos de categoría M1 y el derecho al trabajo de los transportistas, en la DRTC- Amazonas, 2014-2018 ".																					X
COHERENCIA	Los ítems del instrumento expresan coherencia entre la variable Autorización del servicio de transporte especial de personas en la modalidad de transporte turístico con vehículos de categoría M1 y el Derecho al Trabajo de los Transportistas , dimensiones e indicadores.																					X
METODOLOGÍA	Los procedimientos insertados en el instrumento responden al propósito de la investigación.																					X

I. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

II. OPINIÓN DE APLICABILIDAD:	
.....	
.....	
.....	
.....	
.....	
.....	
.....	
.....	
PROMEDIO DE VALORACIÓN: 760	LUGAR Y FECHA: CHACHAPOYAS, 27/04/2022

	
FIRMA	
DNI	41565123
TELF. N°.	917382377

CONSTANCIA DE OPINIÓN DE EXPERTO


Por medio de la presente el que suscribe Carlos Joseph Tupayachi Diaz, hace constar que el Sr. Euler Marqs Rojas Mendoza, bachiller en Derecho Y Ciencias Políticas de la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas de la Universidad Nacional Toribio Rodríguez de Mendoza, ha estimado considerar a mi persona como experto, por lo que solicitó mi opinión de modo que le permita determinar la validez y confiabilidad de los siguientes instrumentos de investigación:

- Instrumentos de investigación para la validación y confiabilidad de los ítems para evaluar la investigación denominada “BARRERA BUROCRÁTICA PARA LA AUTORIZACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESPECIAL TURÍSTICO CON VEHÍCULOS DE CATEGORÍA M1 Y EL DERECHO AL TRABAJO DE LOS TRANSPORTISTAS, EN LA DRTC-AMAZONAS, 2014-2018”.
- Instrumentos de investigación: cuadro para el análisis de los expedientes relacionados a la autorización del servicio de transporte especial de personas en la modalidad de transporte turístico con vehículos de categoría M1 y entrevista a las personas que se dedican con su o sus vehículos M1 al sector turismo.

Asimismo, para la opinión en referencia además se adjuntó: formato de informe de opinión de experto sobre la validez y confiabilidad de los instrumentos de investigación y matriz de consistencia del proyecto de tesis.

Es por ello, en honor a la verdad. No tengo ningún inconveniente en expedir la présenlo, alegando que los instrumentos son aplicables por que demuestran validez, confiabilidad y cumplen con el vigor que amerita un trabajo de investigación.

Chachapoyas, 27 de Junio de 2022.

 FIRMA	
DNI	41565123
TELF. N°.	917382377

**FORMATO DE INFORME DE OPINIÓN, EXÁMEN DE CONTENIDO DE LOS INSTRUMENTOS DE LA INVESTIGACIÓN DENOMINADA:
BARRERA BUROCRÁTICA PARA LA AUTORIZACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESPECIAL TURÍSTICO CON VEHÍCULOS
DE CATEGORÍA M1 Y EL DERECHO AL TRABAJO DE LOS TRANSPORTISTAS, EN LA DRTC- AMAZONAS, 2014-2018.**

Nombres y apellidos del experto Mg. Yesenia M. Fernandez Mariñas
Cargo que desempeña Asesora Legal
Institución en la que trabaja el experto: Gobierno Regional Amazonas – Seguridad Ciudadana
Autores del instrumento: Euler Marqs Rojas Mendoza


INDICADORES	CRITERIOS	MUY DEFICIENTE				DEFICIENTE				ACEPTABLE				BUENA				EXCELENTE						
		00	06	11	16	21	26	31	36	41	46	51	56	61	66	71	76	81	86	91	96			
		05	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100			
CLARIDAD	Los ítems están formulados con lenguaje apropiado, es decir exento de ambigüedades.																			X				
OBJETIVIDAD	Los ítems del instrumento permitirán mensurar a las variables; Autorización del servicio de transporte especial de personas en la modalidad de transporte turístico con vehículos de categoría M1 y el Derecho al Trabajo de los Transportistas , dimensiones e indicadores en sus aspectos conceptuales, concretos, escrutables, comprensibles, verificables, analizables, criticables, justificables y explicables.																				X			
ACTUALIDAD	El instrumento evidencia vigencia acorde con el conocimiento científico y tecnológico.																						X	
ORGANIZACIÓN	Los ítems del instrumento traducen organicidad lógica en concordancia con la definición operacional y conceptual de las variables; Autorización del servicio de transporte especial de personas en la modalidad de transporte turístico con vehículos de categoría M1 y el																			X				

II. OPINIÓN DE APLICABILIDAD:

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

PROMEDIO DE VALORACIÓN: 90%

LUGAR Y FECHA: Chachapoyas., 23/febrero/2022

 Abg. Yesenia M. Fernandez Mariñas Reg. FIRM 1455	
DNI	46334442
TELF. N°.	960626325

CONSTANCIA DE OPINIÓN DE EXPERTO


Por medio de la presente el que suscribe Mg. Yesenia M. Fernandez Mariñas, hace constar que el Sr. Euler Marqs Rojas Mendoza, bachiller en Derecho Y Ciencias Políticas de la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas de la Universidad Nacional Toribio Rodríguez de Mendoza, ha estimado considerar a mi persona como experto, por lo que solicitó mi opinión de modo que le permita determinar la validez y confiabilidad de los siguientes instrumentos de investigación:

- Instrumentos de investigación para la validación y confiabilidad de los ítems para evaluar la investigación denominada “BARRERA BUROCRÁTICA PARA LA AUTORIZACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESPECIAL TURÍSTICO CON VEHÍCULOS DE CATEGORÍA M1 Y EL DERECHO AL TRABAJO DE LOS TRANSPORTISTAS, EN LA DRTC-AMAZONAS, 2014-2018”.
- Instrumentos de investigación: cuadro para el análisis de los expedientes relacionados a la autorización del servicio de transporte especial de personas en la modalidad de transporte turístico con vehículos de categoría M1 y entrevista a las personas que se dedican con su o sus vehículos M1 al sector turismo.

Asimismo, para la opinión en referencia además se adjuntó: formato de informe de opinión de experto sobre la validez y confiabilidad de los instrumentos de investigación y matriz de consistencia del proyecto de tesis.

Es por ello, en honor a la verdad. No tengo ningún inconveniente en expedir la présento, alegando que los instrumentos son aplicables por que demuestran validez, confiabilidad y cumplen con el vigor que amerita un trabajo de investigación.

Chachapoyas, 01 de octubre del 2021.

 Abg. Yesenia M. Fernandez Mariñas Reg. C.O.L. 11465 FIRMA	
DNI	46334442
TELF. N°.	960626325