

UNIVERSIDAD PRIVADA ANTENOR ORREGO
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS
ESCUELA PROFESIONAL DE CONTABILIDAD



**LA FORMALIZACIÓN DEL MICRO EMPRESARIO DEL SERVICIO
PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS Y SU
CONTRIBUCIÓN EN LA DINAMIZACIÓN DE LA ECONOMÍA EN
LA PROVINCIA DE TRUJILLO.**

TESIS

**PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:
CONTADOR PÚBLICO**

AUTORES: Br. Alvarez Quipuzco, Jenny Eliana
Br. Cerna Vásquez, Marco Humberto

ASESOR: C.P.C. Carlos Vega Narváez

TRUJILLO – PERÚ
2013

PRESENTACIÓN

Señores Miembros del Jurado:

Es un honor para nosotros, presentar ante Uds., la Tesis titulada “LA FORMALIZACIÓN DEL MICRO EMPRESARIO DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS Y SU CONTRIBUCIÓN EN LA DINAMIZACIÓN DE LA ECONOMÍA EN LA PROVINCIA DE TRUJILLO.”, con la finalidad de determinar la contribución de la formalización de los micro empresarios del servicio público de transporte de pasajeros .

Y dar cumplimiento con lo dispuesto en el Reglamento de Grados y Títulos de la Universidad Privada Antenor Orrego de la Ciudad de Trujillo para obtener el Título Profesional de Contador Público

La presente Tesis ha sido elaborada en base a nuestro esfuerzo y dedicación de acuerdo a los conocimientos teóricos – prácticos adquiridos a través de la formación profesional, los cuales han sido aplicados para la presente investigación.

Jenny Eliana Alvarez Quipzucu

Marco Humberto Cerna Vásquez

DEDICATORIA

A DIOS

Por darnos un día más de vida y las fuerzas para poder concretar nuestros objetivos a corto plazo y poder trazarnos objetivos a mediano y largo plazo.

A NUESTROS PADRES

Por apoyarnos en nuestra vida profesional, lleno de luchas constantes para llegar hacer grandes personas, buenos amigos, correctos hijos y exitosos profesionales.

Jenny Eliana & Marco Humberto

AGRADECIMIENTO

A nuestros padres quienes a lo largo de este camino nos han apoyado y motivado la formación académica adquirida, creyendo en nosotros en todo momento y no dudaron de nuestras habilidades.

A nuestros profesores a quienes les debemos gran parte de los conocimientos aprendidos, gracias a su paciencia y enseñanza y finalmente un eterno agradecimiento a esta prestigiosa universidad la cual abre sus puertas a jóvenes como nosotros, preparándonos para un futuro competitivo y formándonos con valores éticos y morales.

Jenny Eliana & Marco Humberto

RESUMEN

El desarrollo del presente trabajo de investigación titulado “La formalización del micro empresario del servicio público de transporte de pasajeros y su contribución en la dinamización de la economía en la provincia de Trujillo”, tiene como objetivo general determinar la contribución de la formalización del micro empresario del servicio público de transporte de pasajeros en el dinamización de la economía de dicha ciudad, estableciendo el grado de informalidad laboral - tributaria y sugiriendo recomendaciones específicas.

Con la investigación, se evaluó la informalidad de los micro empresarios del servicio público de transporte de pasajeros, para luego desarrollar los pasos pertinentes que comprenden a la metodología de investigación científica.

Los resultados muestran que los factores que asocian a la informalidad de los micro empresarios efectos tributarios (impuestos) son, la tercerización de la ruta de transporte, trato ilegal del propietario del microbús y sus trabajadores (chofer y cobrador) y la omisión de sus ingresos.

Se demuestra que la formalización contribuye positivamente, puesto que su aplicación significa grandes beneficios laborales para sus trabajadores y mayor recaudación tributaria para el estado. Sin embargo, queda demostrado que la falta de atención por parte del gobierno local y gobierno central hacia las empresas del servicio público de transporte de pasajeros sigan no declarando todos sus ingresos netos, quedando en la informalidad laboral y tributaria.

ABSTRACT

The development of this research titled “The formalization of the public transportation of passengers micro entrepreneur and their contribution to the revitalization of the economy in the province of Trujillo”, aims to determine the contribution of the formalization of micro entrepreneur the public transport service of passengers micro entrepreneur in the revitalization of the economy of the city, establishing the degree of laboral and tax informality suggesting specific recommendations.

In the case of our research, we assessed the informality of the public transportation of passengers micro entrepreneurs, then develop the relevant steps that comprise the scientific research methodology.

The results show that the factors associated with the informality of the micro entrepreneurs are tax purposes the outsourcing of the transport route, illegal treatment of the minibuss owner and his workers and the omission of incomes.

We show that the formalization contributes positively, since its application means big business benefits for their workers and increase of taxes revenue for the state, but it is demonstrated that the lack of attention from the local and central government to public passenger service companies still not declare all of its net income and well-being in labor informality and tax.

ÍNDICE

Presentación	i
Agradecimiento.....	ii
Dedicatoria.....	iii
Resumen.....	iv
Abstract.....	v
Lista de cuadros	viii
Lista de gráficos.....	ix

CAPÍTULO I

INTRODUCCIÓN

1.1. Formulación del problema.....	1
1.1.1. Realidad problemática	2
1.1.2. Enunciado del problema	4
1.1.3. Antecedentes del problema.....	4
1.1.4. Justificación	5
1.2. Hipótesis	6
1.3. Objetivos.....	6
1.3.1. Objetivo general	6
1.3.2. Objetivo específico	6
1.4. Marco teórico.....	6
1.5. Marco conceptual	16

CAPÍTULO II

MATERIAL Y PROCEDIMIENTOS

2.1. Material.....	19
2.1.1. Población.....	19
2.1.2. Marco muestral	19
2.1.3. Unidad de análisis.....	19
2.1.4. Muestra	19
2.1.5. Técnicas e instrumentos de recolección de datos	20

2.2. Procedimientos	21
2.2.1. Diseño de contrastación	21
2.2.2. Operacionalización de las variables.....	21
2.2.3. Procesamiento y análisis de datos	22
CAPÍTULO III	
PRESENTACIÓN Y DISCUSIÓN DE RESULTADOS	
3.1. PRESENTACIÓN DE RESULTADOS	24
3.2. DISCUSIÓN DE RESULTADOS.....	47
CONCLUSIONES	51
RECOMENDACIONES.....	52
LINEAMIENTOS DE LA PROPUESTA	53
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	55
ANEXOS	
Anexo N° 1	57
Anexo N° 2	57
Anexo N° 3	58
Anexo N° 4	58
Anexo N° 5	59
Anexo N° 6	61
Anexo N° 7	62
Anexo N° 8	68

LISTA DE CUADROS Y GRÁFICOS

LISTA DE CUADROS

CUADRO N° 01: Hace cuánto tiempo vienes trabajando en la empresa

CUADRO N° 02: ¿Cuántas unidades propias tiene la empresa?

CUADRO N° 03: ¿Cuentas con la inscripción en el RUC?

CUADRO N° 04: ¿Estás en planilla?

CUADRO N° 05: ¿Tienes contrato de trabajo?

CUADRO N° 06: ¿A qué sistema de pensiones te has acogido?

CUADRO N° 07: ¿Tu esposa e hijos, están asegurados?

CUADRO N° 08: La unidad en la que usted trabaja es:

CUADRO N° 09: ¿Cuantas vueltas da el microbús al día?

CUADRO N° 10: ¿Pagas algún derecho a la empresa dueña de la ruta?

CUADRO N° 11: ¿Cuánto ingreso se genera por vuelta recorrida?

CUADRO N° 12: ¿Cuándo van abastecerse de gasolina piden comprobantes de pago (BOLETA DE VENTA)?

CUADRO N° 13: ¿Sabes que son beneficios Sociales?

CUADRO N° 14: ¿Te dan las gratificaciones de Julio y diciembre?

CUADRO N° 15: ¿Te han dado vacaciones?

LISTA DE GRÁFICOS

GRÁFICO N° 01: Hace cuánto tiempo vienes trabajando en la empresa

GRÁFICO N° 02: ¿Cuántas unidades propias tiene la empresa?

GRÁFICO N° 03: ¿Cuentas con la inscripción en el RUC?

GRÁFICO N° 04: ¿Estás en planilla?

GRÁFICO N° 05: ¿Tienes contrato de trabajo?

GRÁFICO N° 06: ¿A qué sistema de pensiones te has acogido?

GRÁFICO N° 07: ¿Tu esposa e hijos, están asegurados?

GRÁFICO N° 08: La unidad en la que usted trabaja es:

GRÁFICO N° 09: ¿Cuántas vueltas da el microbús al día?

GRÁFICO N° 10: ¿Pagas algún derecho a la empresa dueña de la ruta?

GRÁFICO N° 11: ¿Cuánto ingreso se genera por vuelta recorrida?

GRÁFICO N° 12: ¿Cuándo van abastecerse de gasolina piden comprobantes de
pago (BOLETA DE VENTA)?

GRÁFICO N° 13: ¿Sabes que son beneficios Sociales?

GRÁFICO N° 14: ¿Te dan las gratificaciones de Julio y diciembre?

GRÁFICO N° 15: ¿Te han dado vacaciones?

CAPÍTULO I

INTRODUCCIÓN

1.1. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

1.1.1. Realidad Problemática:

La problemática del transporte urbano de la ciudad de Trujillo, se ha caracterizado en los últimos años por un decrecimiento de la calidad del transporte público. Esta situación es de muy fácil entendimiento para los usuarios ya que son los que directamente viven el drama diario de unidades de transporte público obsoletas que propician un verdadero caos en el tráfico público y privado, con efectos negativos en los aspectos económicos y sociales de la comunidad. Este es un tema recurrente, que lejos de solucionarse se ha venido agudizándose cada vez más.

Trujillo como capital del Departamento de La Libertad, concentra el mayor volumen poblacional del norte peruano, con una población estimada al 2012 de 914,036 habitantes, cuya área metropolitana está integrado por los distritos de Trujillo, Víctor Larco Herrera, El Porvenir, Florencia de Mora, La Esperanza, el Milagro, así como el área conformada por los centros poblados urbanos y rurales de los distritos de Moche, Huanchaco, Salaverry, Laredo, Poroto y Simbal abarcando aproximadamente una extensión de 110,000 hectáreas.

La red vial de la provincia de Trujillo consta de 351.63 km que atraviesa longitudinal y transversalmente la provincia.

Cerca del 98% de la población provincial vive en área urbana y solamente del 2% en área rural, con una demanda total de viajes en Trujillo estimada en 901,000, de los cuales el 70% corresponde al distrito de Trujillo y 30% a los otros distritos. Del total de viaje se estima que el 41% corresponde a la demanda de micros y camioneras rurales, 22% de taxis, 9% de colectivos, el 11% al vehículo privado y 17% al peatonal.

Por otro lado en los últimos años se ha agudizado el crecimiento poblacional de la ciudad, con una tasa de crecimiento del 2.2% anual,

derivada del crecimiento natural de la población y la inmigración provenientes del interior de la Región.

En la actualidad existe 182 empresas dedicadas al transporte urbano público, entre las que se encuentran micros, combis, taxis y colectivos. Aproximadamente, 1,223 unidades corresponde a los microbuses de la provincia de Trujillo, sin embargo al preguntarnos sobre el número de operadores (conductores y cobradores) que se dedican a este oficio la respuesta es incierta, pues ni las empresas de transporte público tienen registrados en planilla a estos trabajadores, conformándose así un sistema de trabajo informal que no reconoce los derechos laborales ni condiciones de trabajo, pues en este sistema empresarial donde el propietario no es la empresa sino personas naturales que se dedican al alquiler de vehículos, no existen contratos y la empresa actúa como simple regulador de formalismos, es decir tiene licencia para circular por determinadas rutas, una ventaja que les ofrece a los rentistas de vehículos a cambio de sus unidades. Siendo así que la mayoría de empresas tiene a su propiedad pocas unidades de transporte, por lo que la convocatoria del personal y el pago de sus operadores son directamente con el propietario del vehículo y no con la empresa de la línea.

En todos los casos las empresas son dueñas las concesiones otorgadas por la Dirección de Transporte Urbano de Trujillo para poder trabajar en una determinada ruta de transporte público. Ninguna de estas empresas tiene una flota de vehículos propia.

Por lo tanto, ellas se ven obligadas a tercerizar el servicio con dueños de vehículos, que son quienes se encargan de proveer directamente el servicio de transporte público. En los tres casos se establece contactos con personas naturales, dueñas de una o más unidades. Estas personas deben efectuar un pago de inscripción en la empresa y cumplir con otros pagos que la empresa establece. Normalmente, siempre hay un pago diario por circulación de la unidad. Algunas empresas exigen otros pagos más, eso varía en cada caso. También pueden establecer requisitos para la manera

en que debe efectuarse el servicio. El nivel de estas condiciones varía según la empresa.

Ello genera lo que Hernando de Soto llama una economía paralela que de un lado genera ingresos en la población y de otro lado solo busca maximizar ingresos pero no maximizar beneficios tanto para las personas como para la sociedad, los cuales solo son posibles cuando la economía se formaliza.

Esto impacta fuertemente en la economía de la Provincia de Trujillo pues dichas operaciones no son registradas en el Sistema Tributario Formal, dicho de otro modo, estas operaciones no tributan y de otro lado tampoco generan estabilidad económica en los micro empresarios que les permita acceder a los beneficios de una economía formal y de otro lado no acerca a los trabajadores y su familia a los beneficios de la seguridad social.

1.1.2. Enunciado del Problema

¿De qué manera la formalización del micro empresario del servicio público de transporte de pasajeros contribuye en la dinamización de la economía en la Provincia de Trujillo?

1.1.3. Antecedentes

- **Guerrero Mendoza y Rodríguez Benites (2012) tesis, Políticas de comunicación y los derechos laborales de los trabajadores del transporte público en Trujillo, Perú. Los autores concluyen:**

“Se observa que dentro de las empresas de transporte público legalmente constituidas opera un sistema de trabajo informal y dependiente, donde se establece un contrato por derecho de uso de la ruta con los propietarios, pero persiste una relación ilegal entre los últimos y los cobradores y choferes, es decir entre empleador y trabajador, situación que continúa sin despertar el interés de autoridades municipales, gremios y empresas.”

- **Barreno Campos (2010) proyecto integrador, Aplicación del Enfoque Sistémico para mejorar el nivel de servicio de atención que brinda la Empresa de Transportes California S.A. en la ciudad de Trujillo, Perú. El autor concluye:**

“Las capacitaciones al personal de la empresa se deben efectuar con más frecuencia y tratar temas de Educación Vial, Educación Ambiental, Atención al Cliente, etc.; propuestas por la misma empresa coordinándolas con otras instituciones.”

- **Bonilla Benito (2006) tesis, Análisis del sistema de transporte público en la ciudad de Huancayo, Perú. El autor concluye:**

“Existe informalidad por parte de los tres componentes del servicio de transporte público, por un lado, las empresas de transporte no llevan un control sobre las unidades que administran; por otro lado, los usuarios, quienes por falta de educación vial contribuyen con el desorden imperante al subir y bajar de las unidades de transporte público donde es más conveniente para ellos; y por último está la Municipalidad, quien no cumple propiamente sus funciones a pesar que es la entidad encargada de regular, administrar y ordenar el servicio de transporte público, así como también es la encargada de impartir la educación vial entre los usuarios.”

1.1.4. Justificación

El presente trabajo de investigación nació de una preocupación por comprender la problemática del servicio público de transporte de pasajeros en la provincia de Trujillo desde una perspectiva poca estudiada y busca demostrar el impacto positivo que generaría la formalización del micro empresario del servicio público de transporte de pasajeros en la dinamización de la economía en la Provincia de Trujillo.

1.2. HIPÓTESIS

1.2.1. Enunciado:

La formalización del micro empresario del servicio público de transporte de pasajeros contribuye positivamente en la dinamización de la economía en la Provincia de Trujillo.

1.3. OBJETIVOS

1.3.1. Objetivo General

Determinar la contribución de la formalización del micro empresario del servicio público de transporte de pasajeros en el dinamización de la economía en la Provincia de Trujillo.

1.3.2. Objetivos Específicos

- Determinar el nivel de formalidad del servicio público de transporte de pasajeros de la Provincia de Trujillo.
- Determinar los Beneficios Sociales de los trabajadores del servicio público de transporte de pasajeros de la Provincia de Trujillo.
- Determinar el impacto de la formalización del micro empresario del servicio público de transporte de pasajeros en la economía de la Provincia de Trujillo.
- Proponer la formalización del micro empresario del servicio público de transporte de pasajeros en la Provincia de Trujillo.

1.4. MARCO TEÓRICO

DEFINICIÓN DE ECONOMÍA

La economía es una ciencia social que estudia cómo los individuos o las sociedades usan o manejan los escasos recursos para satisfacer sus necesidades. Tales recursos pueden ser distribuidos entre la producción de bienes y servicios, y el consumo, ya sea presente o futuro, de diferentes personas o grupos de personas en la sociedad.

OBJETIVO DE ESTUDIO DE LA ECONOMÍA

El objeto de la economía es estudiar la correcta distribución de los recursos escasos para satisfacer las necesidades del ser humano (una definición más amplia es: la ciencia social que estudia los procesos de producción, comercialización, distribución y consumo de bienes y servicios escasos para satisfacer las necesidades ilimitadas de las familias, las empresas y los gobiernos). En otras palabras, analiza las decisiones relacionadas entre los recursos de los que se dispone (son de carácter limitado) y las necesidades que cubren (de carácter ilimitado aunque jerarquizadas), de los individuos reconocidos para tomar dichas decisiones. El objeto de la economía es muy amplio, pues abarca el estudio y análisis de los siguientes hechos:

- La forma en que se fijan los precios de los bienes y de los factores productivos como el trabajo, el capital y la tierra y cómo se utilizan para asignar los recursos.
- El comportamiento de los mercados financieros y la forma en que se asigna el capital en la sociedad.
- Las consecuencias de la intervención del Estado en la sociedad y su influencia en la eficiencia del mercado.
- La distribución de la renta y propone los mejores métodos de ayuda a la pobreza sin alterar los resultados económicos.
- La influencia del gasto público, los impuestos y el déficit presupuestario del Estado en el crecimiento de los países.
- Como se desarrollan los ciclos económicos, sus causas, las oscilaciones del desempleo y la producción, así como las medidas necesarias para mejorar el crecimiento económico a corto y a largo plazo.
- El funcionamiento del comercio internacional y las consecuencias del establecimiento de barreras al libre comercio.
- El crecimiento de los países en vías de desarrollo.

INDICADOR ECONÓMICO

Conde y González (2001) define un indicador económico que es un dato estadístico sobre la economía que permite el análisis de la situación y rendimiento económico pasado y presente así como realizar pronósticos para el futuro. Una de las aplicaciones de los indicadores económicos más destacada es el estudio de los ciclos económicos.

Los indicadores económicos incluyen varios índices e informes de gastos y ganancias. Por ejemplo, el índice de desempleo, el Índice de Precios al Consumo (IPC, una medida para la inflación), Producción Industrial, Producto Interior Bruto (PIB), los impuestos, Población Económicamente Activa (PEA), etc.

DESEMPEÑO ECONÓMICO DE TRUJILLO

La Región La Libertad con su capital la ciudad de Trujillo viene consolidando su crecimiento económico con inversiones y proyectos, destinados a centros comerciales y supermercados, torres de departamentos e infraestructura turística más sofisticada. Ello, fundamentalmente, es consecuencia de la lucrativa actividad agroexportadora y minera que hace que los ejecutivos y mano de obra en general de otras provincias, y pobladores de otras regiones vean a la capital de La Libertad como un interesante destino de distracción y consumo.

Al igual que Trujillo, la primaveral situación económica de la región se extiende a lo largo de la franja costera desde el valle agrícola de Virú hasta los sembríos de arroz de Chepén, pasando por la provincia azucarera de Ascope. En las dos últimas provincias destacan firmas como Camposol y Empresa Agroindustrial Casa Grande en el distrito de Casa Grande. Ahí, el dinamismo económico también se hace visible en obras de mejoramiento urbano, vías de comunicación y el servicio público de transporte de pasajeros auspiciadas por sus propios municipios.

TEORÍA DE LA FORMALIZACIÓN

Arbaiza (2011), la formalización no es un concepto neutro. En realidad, el grado hasta el cual una empresa está formalizada una organización es un indicador de las perspectivas de quienes toman decisiones en ella respecto de los miembros de la misma.

Las reglas y procedimientos diseñados para mejorar las contingencias que enfrentan las organizaciones, forman parte de lo que se llama formalización.

"Establecer objetivos e ir por ellos"; "organizar racionalmente, claramente y eficientemente"; Especificar cada detalle para que cada uno esté seguro de la tarea que debe realizar"; "planear, organizar y controlar". Estas y otras ideas similares se engranan normalmente en nuestra forma de pensar sobre una organización o del modo que valoramos y comprendemos la práctica organizacional. Para mucha gente es casi una segunda naturaleza el organizar, estableciendo una estructura de actitudes claramente definidas enlazadas por las líneas de órdenes, comunicaciones, coordinación y control.

Las políticas, programas, planes y procedimientos normalizados ayudan de nuevo a simplificar la organización real. Estas ayudas explican el por qué organizaciones en diferentes situaciones varían el énfasis sobre las normas, programas, jerarquías, metas y objetivos como una forma de actividad controlada e interesada.

La formalización es un proceso que hoy en día subsiste en muchas organizaciones, por lo que se hace necesario estudiar su naturaleza, propiedades, variables y su acción con el individuo, para entender el funcionamiento de gran parte de las organizaciones variando en ellas según el grado de formalización que emplean.

LA INFORMALIDAD

Arbaiza (2011), la existencia y la definición de ser del sector informal en la economía fueron sugeridas por primera vez en 1969 en el informe final de la misión de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) en Kenia (1972).

Este sector informal se caracterizaba por la facilidad de entrada, el apoyo en recursos locales, la propiedad familiar, las operaciones de pequeña escala, el trabajo intensivo, la adaptación tecnológica a partir de destrezas adquiridas fuera del sistema escolar, y la existencia de mercados competitivos no regulados.

Originalmente, la informalidad se refería en forma específica al contexto laboral de un sector de los trabajadores de la economía, es decir a sus problemas de empleo, salario y acceso al mercado de bienes y servicios; sus actividades para sobrevivir en esas condiciones; y sus posibilidades de mejora.

En la actualidad se plantea que el sector informal de la economía está constituida por el conjunto de actividades empresariales que se practican fuera de las normas institucionales del Estado respecto de la economía (Gheri, 1991). Lo que significa que la “informalidad” no es una característica de la situación de un sector del empleo dentro del capitalismo, sino que pertenece al capital (Quijano, 1998; citado en Arbaiza, 2011).

Quijano (1998) citado en Arbaiza (2011), sostiene en su libro *La economía popular y sus caminos en América Latina* (1998), que estudie las principales características de la economía en esta región, entre ellas la economía informal, que afines de la década de 1960 con la expansión de la estructura de poder del capital, en especial la acumulación, se facilitaba que los empresarios formales no tuvieran incentivos para operar informalmente. Para los trabajadores, la informalidad era una característica de la situación del

trabajo respecto del capital y el estado, con mayores consecuencias en los países considerados del tercer mundo.

Esta situación cambió radicalmente a comienzos de la siguiente década con el inicio de la crisis mundial del capital. Esta crisis originó que los gobiernos formularan políticas que elevaban los costos y las exigencias de las normas fiscales, cuyo objetivo era reducir el impacto negativo externo. Así, los empresarios buscaron un modo de eludir estos “sobrecostos” mediante la realización de actividades “informales”.

EMPRESA Y SECTOR INFORMAL

Este enfoque del sector informal como una cuestión de las relaciones entre Estado y empresa fue introducido al debate en 1986 por Hernando de Soto, con la publicación de *El otro sendero*. Según este autor, lo que origina y caracteriza al sector informal de la economía es el exceso y la inadecuación del aparato normativo e institucional del Estado respecto de la organización empresarial de la actividad económica. En este sentido, “informalidad” significa operar fuera de las normas y la institucional estatal vigente, hecho central en la existencia del sector.

De acuerdo a este enfoque, las unidades de actividad económica del sector informal deberían ser consideradas como empresas, cualquiera fuese su tamaño, organización, recursos y/o actividades.

Por tanto, sus agentes, organizadores y dirigentes deben considerarse como empresarios; sin importar sus características, recursos, formas de actuación y/o objetivos.

Además, las economías de países como el Perú plantean el problema de las relaciones entre los empresarios “formales” y los “informales”, tomando en cuenta que las relaciones entre ambos sectores empresariales no ocurren solamente en el mercado, sino en y a través del Estado, caracterizado como mercantilista o rentista (Quijano, 1998).

Por otro lado, los estudios de Portes, Castell y Benton (1989) citado en Arbaiza (2011), se orientan a considerar al sector informal como una trama de relaciones entre capital y trabajo. Estos autores se propusieron investigar el crecimiento y las funciones del sector informal en el desarrollo. En sus estudios, el concepto de informalidad circula entre las relaciones entre capital-trabajo y capital-Estado practicadas fuera de la regulación de este último.

IMPORTANCIA DE LA FORMALIZACIÓN

Zamora (2011), dice que las investigaciones realizadas indican que para la efectividad organizacional es importante una combinación oportuna entre el grado de formalización y factores como la realización de las tareas y la naturaleza del personal.

No puede considerarse a la formalización como mala o buena, sino como un elemento que varía de una situación a otra.

Las MYPES son un segmento importante en la generación de empleo, es así que más del 80% de la población económicamente activa se encuentra trabajando y generan cerca del 45% del Producto Bruto Interno (PBI).

En resumidas cuentas la importancia de las MYPES como la principal fuente de generación de empleo y alivio de la pobreza se debe a:

- ✓ Proporcionan abundantes puestos de trabajo.
- ✓ Reducen la pobreza por medio de actividades de generación de ingreso.
- ✓ Incentivan el espíritu empresarial y el carácter emprendedor de la población.
- ✓ Son la principal fuente de desarrollo del sector privado.

DEFINICIÓN DE MICRO EMPRESA

Rivero (2001) citado en **Boletín De Economía Laboral (2006)**, define a la “micro empresa como pequeña unidad socio económica de producción, comercio o prestación de servicios, cuya creación no requiere de mucho capital y debido a su tamaño existe un uso productivo y eficiente de los recursos”.

Carpintero (1998) citado en **Boletín De Economía Laboral (2006)**, las define como “pequeñas unidades de producción, comercio o prestación de servicios, en la que se puede distinguir elementos de capital, trabajo y tecnología, aunque todo ello esté marcado por un carácter precario”.

MICRO EMPRESA, INFORMALIDAD Y EMPLEO

Los conceptos de micro empresa e informalidad están fuertemente ligados, pero se debe tener en cuenta que no todas las micro empresas pueden ser consideradas como informales.

Sin embargo, si es cierto que las micro empresas son un terreno fértil para el desarrollo de la informalidad debido a:

- Son poco visibles/detectables ante las autoridades correspondientes, por lo que pueden prestarse fácilmente a la contratación ocasional o a la no declaración de ingresos.
- Su pequeño tamaño facilita que puedan convertirse rápidamente en empresas subterráneas.
- Aunque se encuentren debidamente registradas, sus prácticas caen muchas veces dentro de la informalidad.

La informalidad es un fenómeno más amplio que el concepto de micro empresa que se presenta incluso en los países desarrollados pero es más frecuente en los países del tercer mundo. A pesar de que muchos de estos países, como el Perú, han mostrado una evolución positiva en los principales

indicadores macroeconómicos desde el año 2000, la informalidad no ha dado señales de haber frenado su acelerado ritmo de crecimiento dentro de estas economías; esto significa que el crecimiento económico positivo no ha tenido como efecto su disminución.

En el Perú el sector informal es distinto a otros países. Así, diversos autores han afirmado que el principal motivo de su existencia se encuentra en las actividades de supervivencia de los migrantes que van de campo a la ciudad. En países como Italia o España la informalidad no puede ser explicada como un producto exclusivo de ese proceso pues las grandes migraciones campo-ciudad se detuvieron hace tiempo; por tanto, la informalidad en esos países aparece como un fenómeno meramente legal.

La micro empresa desempeña un papel preponderante en la creación del empleo tanto en los países subdesarrollados como en algunos desarrollados, lo que se confirma en los casos de España e Italia, entre otros. Sin embargo, hay una diferencia importante: la productividad de la fuerza de trabajo, lo que afecta proporcional y/o directamente el monto de los ingresos que obtienen los trabajadores y determina la calidad de vida a la que tienen acceso. Por este motivo, la informalidad adopta caracteres endémicos en los países de menor desarrollo.

CARACTERÍSTICAS DE LAS MICROS, PEQUEÑAS Y MEDIANAS EMPRESA

Los micro, pequeñas y medianas empresas deben ubicarse en alguna de las siguientes categorías empresariales, establecidas en función de sus niveles de ventas anuales:

- ✓ Micro empresa: ventas anuales hasta el monto máximo de 150 Unidades Impositivas Tributarias (UIT).
- ✓ Pequeña empresa: ventas anuales superiores a 150 UIT y hasta el monto máximo de 1,700 Unidades Impositivas Tributarias (UIT).
- ✓ Mediana empresa: ventas anuales superiores a 1,700 UIT y hasta el monto máximo de 2,300 UIT.

El incremento en el monto máximo de ventas anuales señalado para la micro, pequeña y mediana empresa podrá ser determinado por decreto supremo refrendado por el Ministro de Economía y Finanzas y el Ministro de la Producción cada dos (2) años.

Las entidades públicas y privadas promoverán la uniformidad de los criterios de medición a fin de construir una base de datos homogénea que permita dar coherencia al diseño y aplicación de las políticas públicas de promoción y formalización del sector.

NATURALEZA Y PERMANENCIA EN EL RÉGIMEN LABORAL ESPECIAL

El presente Régimen Laboral Especial es de naturaleza permanente y únicamente aplicable a la micro y pequeña empresa. La micro empresa que durante dos (2) años calendario consecutivos supere el nivel de ventas establecido en la presente Ley, podrá conservar por un (1) año calendario adicional el mismo régimen laboral. En el caso de las pequeñas empresas, de superar durante dos (2) años consecutivos el nivel de ventas establecido en la presente Ley, podrán conservar durante tres (3) años adicionales el mismo régimen laboral.

BENEFICIOS LABORALES

(Régimen Laboral Especial de las Micro empresas)

- Para los Empleados:
 - ✓ Tienen derecho a percibir una Remuneración Mínima Legal.
 - ✓ Jornada Laboral de 8 horas.
 - ✓ Tienen derecho a percibir remuneración por sobretiempo.
 - ✓ Gozan de descanso semanal y en días feriados.
 - ✓ Tienen derecho a 15 días de vacaciones.
 - ✓ Tienen acceso al seguro de salud, tanto el asegurado como sus derechohabientes.

- ✓ El aportar a una Administradora Privada de Pensiones (AFP) o a la Oficina de Normalización Previsional (ONP), es opcional.
 - ✓ Podrá suscribirse al Sistema de Pensiones Sociales (SPS) cuyo pago será asumido por el Estado en un 50%.
- Para el Empleador:
 - ✓ No hay obligación de realizar el pago por CTS.
 - ✓ Los trabajadores sólo gozan de 15 días de vacaciones.
 - ✓ No está obligada a pagar recarga del 35% por trabajo nocturno.
 - ✓ No realiza pago de gratificaciones por Fiestas Patrias o Navidad.
 - ✓ No hay obligación de pagar Asignación Familiar.
 - ✓ No hay pago de utilidades.
 - ✓ Tiene acceso al seguro de salud, tanto el asegurado como sus derechohabientes.
 - ✓ Podrá optar por el Sistema Integral de Salud (SIS) por el cual solo realizará el pago mensual de 15 Nuevos Soles, ya que será subsidiado por el estado y cuya cobertura es de S/ 12000 anuales por enfermedad.
 - ✓ El aportar a una Administradora Privada de Pensiones (AFP) o a la Oficina de Normalización Previsional (ONP), es opcional.
 - ✓ Podrá suscribirse al Sistema de Pensiones Sociales (SPS) cuyo pago será asumido por el Estado en un 50%.

1.5. MARCO CONCEPTUAL

MICRO EMPRESA

Una micro empresa o micro empresa es una empresa de tamaño pequeño. Su definición varía de acuerdo a cada país, aunque, en general, puede decirse que una micro empresa cuenta con un máximo de diez empleados y una facturación acotada. Por otra parte, el dueño de la micro empresa suele trabajar en la misma.

FORMALIZACIÓN

La formalización representa el uso de normas en una organización.

Acción de formalizar o dar cumplimiento a los procedimientos legales de un expediente.

BENEFICIOS SOCIALES

Son todos aquellos conceptos que perciben los trabajadores con ocasión de sus labores prestadas de manera dependiente. Son los ingresos laborales que el trabajador recibe como consecuencia de su actividad, sin considerar su origen, el importe o la periodicidad del pago o su naturaleza remunerativa.

RÉGIMEN LABORAL

Son relaciones laborales se rigen por la Constitución Política, los tratados y el Código Sustantivo del Trabajo. A grandes rasgos se puede hablar de dos grandes ramas del derecho laboral, que son la individual y la colectiva.

La primera regula las relaciones entre el empleador y sus trabajadores y la segunda regula las relaciones entre el empleador y las asociaciones de trabajadores, ya sean sindicales o no.

ECONOMÍA

Es el estudio de cómo los individuos transforman los recursos naturales en productos y servicios finales que pueden usar las personas.

RÉGIMEN TRIBUTARIO

Por régimen tributario nos referimos al conjunto de normas que regulan el cumplimiento de las obligaciones sustanciales, vinculadas directamente al pago de tributos, y de las obligaciones formales, relacionadas con trámites, documentos o instrumentos que facilitan el pago de tributos.

CAPÍTULO II
MATERIAL Y
PROCEDIMIENTOS

2.1. Material

2.1.1. Población

Registro del Servicio Público de transportes de pasajeros de la Provincia de Trujillo. (1,223 microbuses, según SUB GERENCIA DE TRANSPORTE Y TRANSITO DE LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE TRUJILLO)

2.1.2. Marco muestral

Registro del Servicio Público de transportes de pasajeros de la Provincia de Trujillo según registro de SUB GERENCIA DE TRANSPORTE Y TRANSITO DE LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE TRUJILLO.

2.1.3. Unidad de Análisis

Micro empresarios del Servicio Público de transportes de pasajeros de la Provincia de Trujillo.

2.1.4. Muestra

$$n = \frac{N \cdot Z^2 \cdot p \cdot q}{d^2 \cdot (N-1) + Z^2 \cdot p \cdot q}$$

Dónde:

N: 1,223, población

Z: 1.96, un nivel de confianza del 95%

d: 0.08, error permitido

p: 0.41, (Proporción que usa microbuses)

q: 0.59, (Proporción que no usa microbuses)

$$n = \frac{1,223 \cdot 1.96^2 \cdot 0.41 \cdot 0.59}{0.08^2 \cdot (1,223-1) + 1.96^2 \cdot 0.41 \cdot 0.59}$$

$$n = \frac{1136.51}{8.92}$$

n =	127
-----	-----

Muestra Seleccionada

2.1.5. Técnicas e Instrumentos de recolección de datos

2.1.5.1. Técnicas de Recolección

➤ **Técnicas:**

La técnica que se utilizó en la investigación es la siguiente:

Fichaje: Se utilizó para registrar y ordenar los datos que se obtendrán en el desarrollo de la investigación, para lo cual se utilizarán las fichas, tanto de información bibliográfica, como de campo (experiencia).

Encuesta: Esta técnica se aplicó a los MICRO EMPRESARIOS del Transporte Urbano de Pasajeros escogida por la muestra, a fin de obtener información sobre todos los aspectos relacionados con la investigación. Esta técnica permitirá la comunicación bidireccional-oral del personal responsable de las unidades de transporte urbano.

➤ **Instrumentos:**

Los instrumentos que se utilizó en la investigación, están relacionados con las técnicas antes mencionadas, del siguiente modo:

Tabla 1. Técnicas e instrumentos utilizados en la investigación

TÉCNICA	INSTRUMENTO
ENCUESTA	CUESTIONARIO ESTRUCTURADO

FUENTE: Elaborado por los investigadores

2.2. Procedimientos

2.2.1. Diseño de contrastación

DISEÑO DE UNA SOLA CASILLA: Consiste en seleccionar la muestra sobre la realidad problemática que se desea investigar.



Dónde:

Variable Independiente - X: La formalización del micro empresario del servicio público de transporte de pasajeros.

Variable Dependiente - Y: Dinamización de la economía.

2.2.2. Operacionalización de las variables

VARIABLES	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	ESCALA DE MEDICIÓN	INDICADORES
La formalización del micro empresario del servicio público de transporte de pasajeros	Es aumentar la calidad del producto/servicio y Generar y/o mantener empleos sostenibles	Mejorar el servicio público de transporte de pasajeros.	Nominal	<ul style="list-style-type: none"> • Ampliación Base Tributaria • Rentabilidad
Dinamización de la economía	Es crecimiento económico a través de la mejora de la productividad y de la competitividad, mientras que, al mismo tiempo, favorecen la calidad de vida de los individuos.	Contribución al PBI	Nominal	<ul style="list-style-type: none"> • PBI (Producto Bruto Interno) • Recaudación Tributaria

2.2.3. Procesamiento y análisis de datos

Para la recolección de datos se utilizó como instrumento un cuestionario, que fue respondido por los micro empresarios del servicio público de transporte de pasajeros; así subiendo a cada microbús y también llegando a cada paradero de cada empresa de transporte de pasajeros según sus respectivas rutas.

Se aplicó las siguientes técnicas para analizar la información obtenida en la investigación:

- ✓ Indagación
- ✓ Conciliación de datos
- ✓ Tabulación de cuadros con cantidades y porcentajes
- ✓ Formulación de gráficos

Se aplicó las siguientes técnicas de procesamiento de datos:

- ✓ Ordenamiento y clasificación
- ✓ Procesamiento manual
- ✓ Proceso computarizado con Excel y SPSS Statistics

CAPÍTULO III
PRESENTACIÓN Y
DISCUSIÓN DE
RESULTADOS

3.1. PRESENTACIÓN DE RESULTADOS

Una vez tabulado los datos registrados en los instrumentos aplicados a la muestra seleccionada, se procedió a realizar un análisis descriptivo de la frecuencia de opciones sobre las preguntas que midieron las variables en el estudio.

A continuación se presentan los cuadros y análisis. Los cuales reflejan la información que se obtiene de los instrumentos aplicados:

DESCRIPCIÓN DE RESULTADOS SEGÚN LA ENCUESTA REALIZADA

CUADRO N° 1

**Hace cuánto tiempo vienes
trabajando en la empresa (Años
cumplidos)**

Años	Frecuencia	Porcentaje
2	14	11,0
3	17	13,4
4	23	18,1
5	23	18,1
6	14	11,0
7	3	2,4
8	10	7,9
9	11	8,7
10	5	3,9
11	3	2,4
12	1	0,8
13	2	1,6
16	1	0,8
Total	127	100,0

Al observar los datos obtenidos, se puede afirmar que el 11.00% de la muestra objeto de estudio respondió que tiene 2 años trabajando en la empresa, el 13.4% tiene 3 años, el 18.1% tiene 4 años, el 18.1% tiene 5 años, el 11.00% tiene 6 años, el 2.4% tiene 7 años, el 7.9% tiene 8 años, el 8.7% tiene 9 años, el 3.9% tiene 10 años, el 2.4% tiene 11 años, el 0.8% tiene 12 años, el 1.6% tiene 13 años y el 1.6% tiene 16 años trabajando en la empresa.

Fuente: Encuesta aplicada a los
Micro empresarios
Del Servicio Público de Transportes
De Pasajeros

Elaboración: Propia.

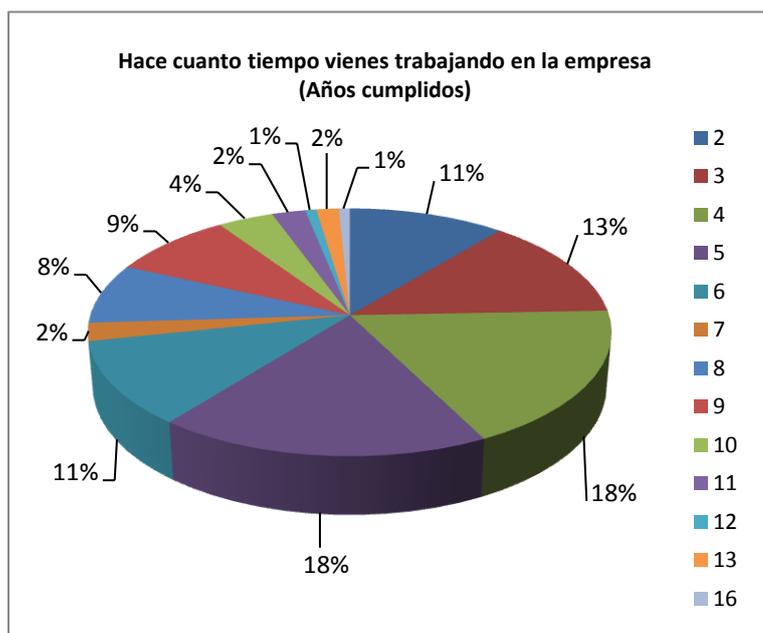


GRÁFICO N° 1

CUADRO N° 2

¿Cuántas unidades propias tiene la empresa?

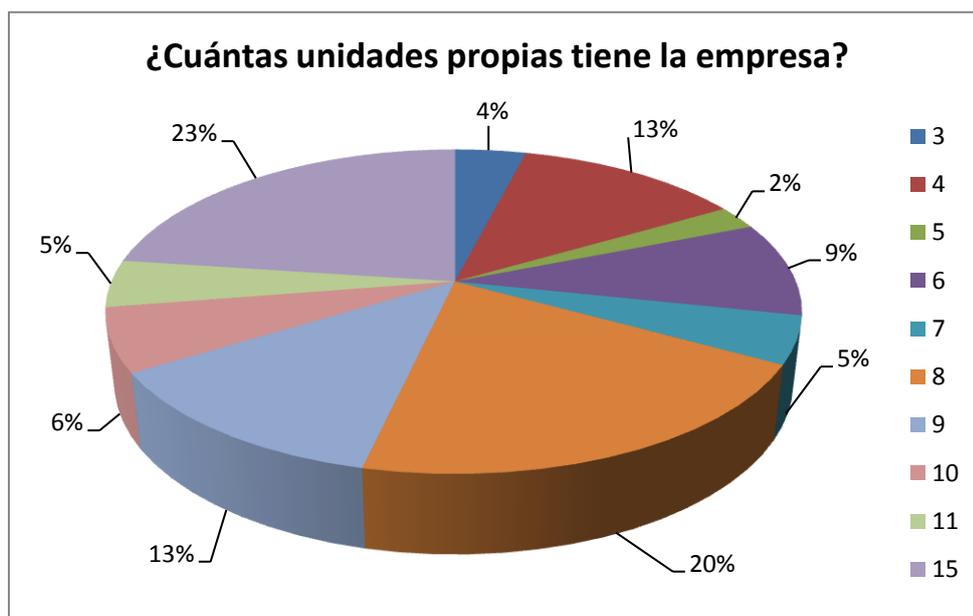
N° de unidades	Frecuencia	Porcentaje
3	5	3,9
4	16	12,6
5	3	2,4
6	12	9,4
7	6	4,7
8	26	20,5
9	16	12,6
10	8	6,3
11	6	4,7
15	29	22,8
Total	127	100,0

Con los datos obtenidos, se puede afirmar que el 3.90% de la muestra objeto de estudio respondió que la empresa tiene 5 unidades propias, el 12.6% tiene 4 unidades, el 2.4% tiene 5 unidades, el 9.4% tiene 6 unidades, el 4.7% tiene 7 unidades, el 20.5% tiene 8 unidades, el 12.6% tiene 9 unidades, el 6.3% tiene 10 unidades, el 4.7% tiene 11 unidades y el 22.8% tiene 15 unidades propias la empresa.

Fuente: Encuesta aplicada a los Micro empresarios Del Servicio Público de Transportes De Pasajeros

Elaboración: Propia.

GRÁFICO N° 2



CUADRO N° 3

¿Cuentas con la inscripción en el RUC?

Descripción	Frecuencia	Porcentaje
SI	0	0,0
NO	127	100,0
Total	127	100,0

Fuente: Encuesta aplicada a los Micro empresarios Del Servicio Público de Transportes De Pasajeros

Elaboración: Propia.

Según la encuesta el 100% no está inscrito en la SUNAT y no tiene RUC.

GRÁFICO N° 3



CUADRO N° 4

¿Estás en planilla?

Descripción	Frecuencia	Porcentaje
SI	38	29,9
NO	89	70,1
Total	127	100,0

Fuente: Encuesta aplicada a los
Micro empresarios
Del Servicio Público de Transportes
De Pasajeros

Elaboración: Propia.

Los resultados indican que solo el 29.9% de los entrevistados están en planilla y el 70.1% no se encuentran en planilla.

GRÁFICO N° 4



CUADRO N° 5

¿Tienes contrato de trabajo?

Descripción	Frecuencia	Porcentaje
SI	27	21,3
NO	100	78,7
Total	127	100,0

Fuente: Encuesta aplicada a los
Micro empresarios
Del Servicio Público de Transportes
De Pasajeros

Elaboración: Propia.

Al observar los datos obtenidos, se puede afirmar que el 21.30% de la muestra objeto de estudio respondió que Si, mientras que el 78.70% restante respondió que No.

GRÁFICO N° 5



CUADRO N° 6

¿A qué sistema de pensiones te has acogido?

Sistema de pensiones	Frecuencia	Porcentaje
ONP	1	0,01
AFP	0	0,00
NINGUNO	126	99.99
Total	127	100,0

Fuente: Encuesta aplicada a los Micro empresarios Del Servicio Público de Transportes De Pasajeros

Elaboración: Propia.

Con datos obtenidos, se puede afirmar que el 0.01% de la población objeto de estudio respondió que se encuentra en la ONP, mientras que el 99.99% restante respondió que en ninguno se encuentra.

GRÁFICO N° 6



CUADRO N° 7

¿Tu esposa e hijos, están asegurados?

Descripción	Frecuencia	Porcentaje
SI	1	0,79
NO	126	99,21
Total	127	100,0

Fuente: Encuesta aplicada a los
Micro empresarios
Del Servicio Público de Transportes
De Pasajeros

Elaboración: Propia.

Según la encuesta el 99.21% no tienen asegurado a su esposa e hijos.

GRÁFICO N° 7



CUADRO N° 8

La unidad en la que usted trabaja es:

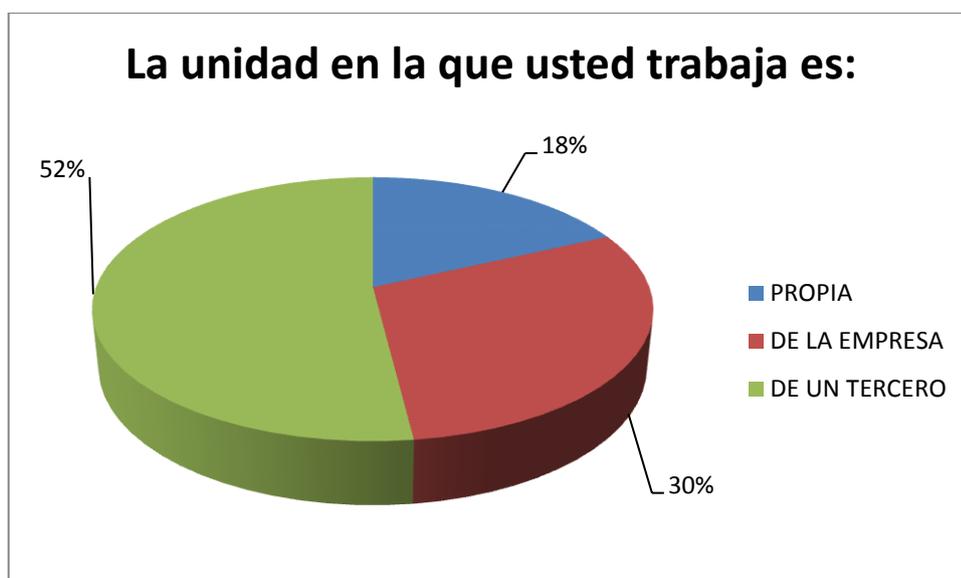
Descripción	Frecuencia	Porcentaje
PROPIA	23	18,1
DE LA EMPRESA	38	29,9
DE UN TERCERO	66	52,0
Total	127	100,0

Fuente: Encuesta aplicada a los
Micro empresarios
Del Servicio Público de Transportes
De Pasajeros

Elaboración: Propia.

Con los datos obtenidos, se puede afirmar que el 18.10% de la muestra objeto de estudio respondió que es propia, mientras que el 29.90% restante responde que es de la empresa y un 52.00% respondió que es de un tercero.

GRÁFICO N° 8



CUADRO N° 9

¿Cuántas vueltas da el microbús al día? (Número de vueltas)

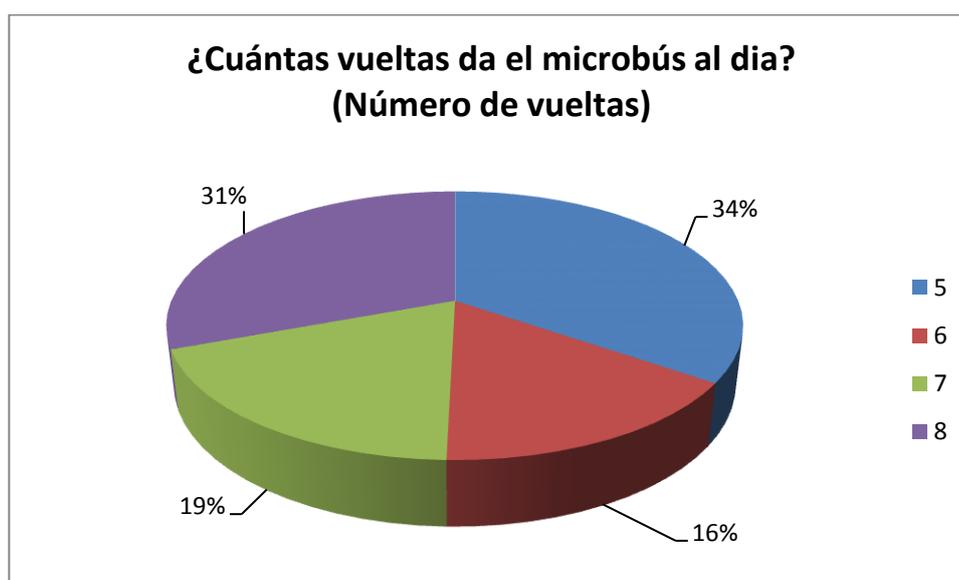
N° de vueltas por día	Frecuencia	Porcentaje
5	44	34,6
6	20	15,7
7	24	18,9
8	39	30,7
Total	127	100,0

Fuente: Encuesta aplicada a los Micro empresarios Del Servicio Público de Transportes De Pasajeros

Elaboración: Propia.

Al observar los datos obtenidos, se puede afirmar que el 34.60% de la muestra objeto de estudio respondió que da 5 vueltas por día, el 15.70% da 6 vueltas, mientras que el 18.90% restante responde que da 7 vueltas y un 30.70% respondió que da 8 vueltas por día.

GRÁFICO N° 9



CUADRO N° 10

¿Pagas algún derecho a la empresa dueña de la ruta?

Descripción	Frecuencia	Porcentaje
SI	89	70,1
NO	38	29,9
Total	127	100,0

Fuente: Encuesta aplicada a los Micro empresarios Del Servicio Público de Transportes De Pasajeros

Elaboración: Propia.

Los resultados indican que solo el 70.1% de los entrevistados pagan un derecho a la empresa dueña de la ruta.

GRÁFICO N° 10



CUADRO N° 11

¿Cuánto ingreso se genera por vuelta recorrida? (En Nuevos Soles)

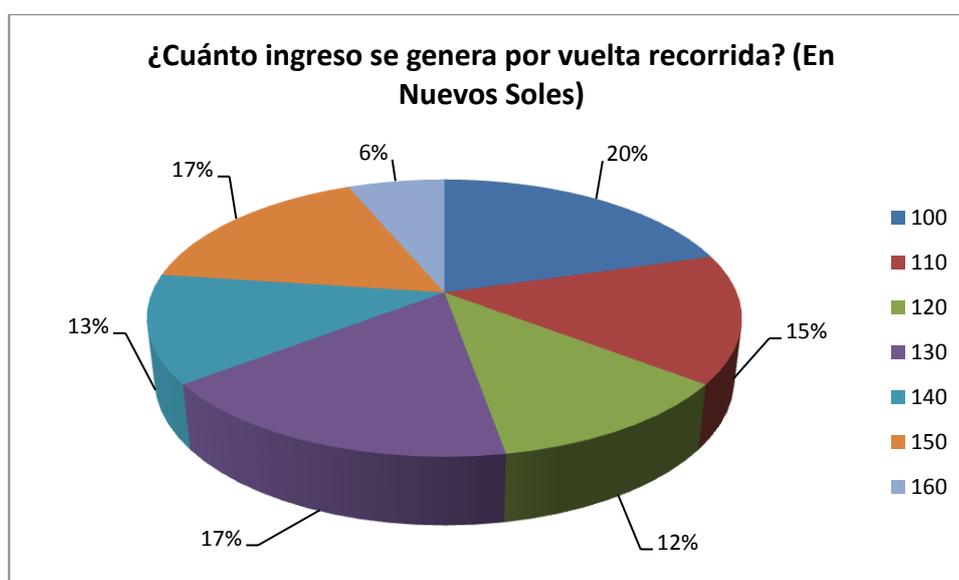
Ingreso por vuelta recorrida	Frecuencia	Porcentaje
100	26	20,5
110	19	15,0
120	15	11,8
130	22	17,3
140	16	12,6
150	21	16,5
160	8	6,3
Total	127	100,0

Fuente: Encuesta aplicada a los Micro empresarios Del Servicio Público de Transportes De Pasajeros

Elaboración: Propia.

Con los datos obtenidos, se puede afirmar que el 20.50% de la muestra objeto de estudio respondió que se genera S/. 100.00 de ingreso por vuelta, el 15.00% genera S/.110.00, el 11.80% genera S/. 120.00, el 17.30% genera S/. 130.00, el 12.6% genera S/. 140.00, el 16.50% genera S/. 150.00 y el 6.30% genera S/. 160.00 de ingreso por vuelta.

GRÁFICO N° 11



CUADRO N° 12

¿Cuándo van abastecerse de gasolina piden comprobantes de pago (Boleta de venta)?

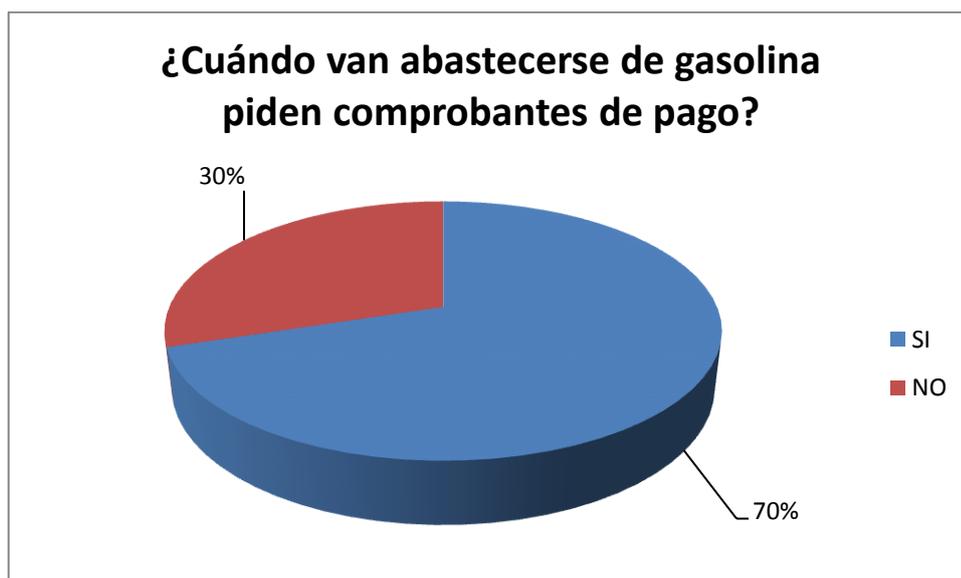
Descripción	Frecuencia	Porcentaje
SI	89	70,1
NO	38	29,9
Total	127	100,0

Fuente: Encuesta aplicada a los Micro empresarios Del Servicio Público de Transportes De Pasajeros

Elaboración: Propia.

Según la encuesta el 70.1% si piden comprobante de pago (Boleta de venta) cuando va a abastecerse de gasolina.

GRÁFICO N° 12



CUADRO N° 13

¿Sabes que son beneficios sociales?

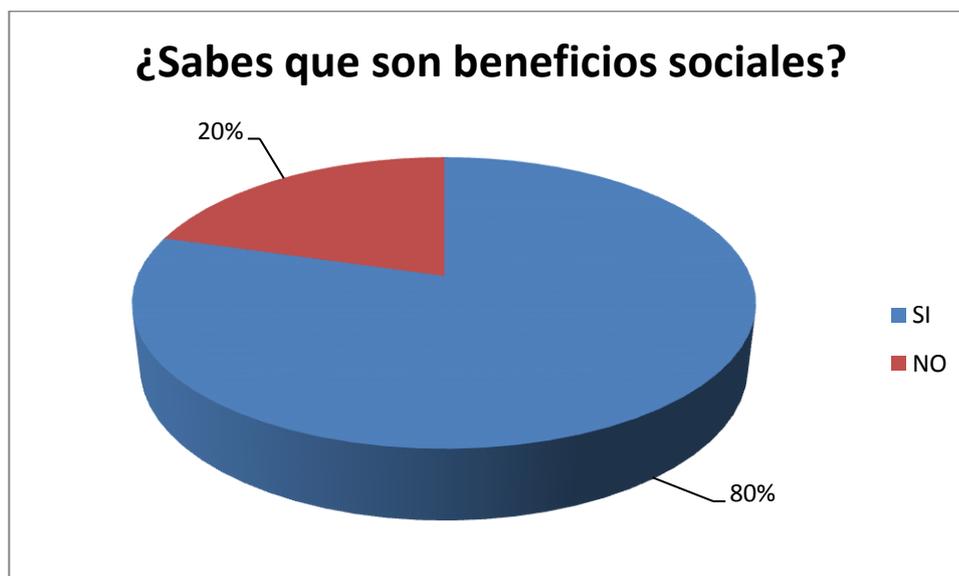
Descripción	Frecuencia	Porcentaje
SI	101	79,5
NO	26	20,5
Total	127	100,0

Fuente: Encuesta aplicada a los
Micro empresarios
Del Servicio Público de Transportes
De Pasajeros

Elaboración: Propia.

Los resultados indican que solo el 20.5% de los entrevistados no saben que son beneficios sociales.

GRÁFICO N° 13



CUADRO N° 14

¿Te dan las gratificaciones de julio y diciembre?

Descripción	Frecuencia	Porcentaje
SI	1	0,8
NO	126	99,2
Total	127	100,0

Fuente: Encuesta aplicada a los Micro empresarios Del Servicio Público de Transportes De Pasajeros

Elaboración: Propia.

Con los datos obtenidos, se puede afirmar que el 0.80% de la muestra objeto de estudio respondió que Si, mientras que el 99.20% restante respondió que No.

GRÁFICO N°14



CUADRO N° 15

¿Te han dado vacaciones?

Descripción	Frecuencia	Porcentaje
SI	0	0,0
NO	127	100,0
Total	127	100,0

Fuente: Encuesta aplicada a los
Micro empresarios
Del Servicio Público de Transportes
De Pasajeros

Elaboración: Propia.

Los resultados indican que el 100% de los entrevistados no han tenido vacaciones.

GRÁFICO N°15



ANÁLISIS DE CONTRIBUCIÓN AL PBI Y RECAUDACIÓN TRIBUTARIA

ANÁLISIS N° 01

Identificación	Monto Derecho Ruta Mensual (S/.)	Empresa de Transporte
1	S/.300	EMPRESA N° 01
2	S/.120	EMPRESA N° 02
3	S/.300	EMPRESA N° 03
4	S/.250	EMPRESA N° 04
5	S/.300	EMPRESA N° 05
6	S/.200	EMPRESA N° 06
7	S/.160	EMPRESA N° 07
8	S/.300	EMPRESA N° 08
PROMEDIO =	S/.241	

N = 1,223 Número de Microbuses
R = 4% Porcentaje de microbuses propias de las empresas
PROMEDIO MENSUAL = S/.241

TOTAL MENSUAL = $((1,223 - (1,223 \times 4\%)) \times S/.241)$

TOTAL MENSUAL = S/.283,247

TOTAL ANUAL = S/. 283,247 x 12 MESES

TOTAL ANUAL = S/.3,398,962

	INGRESOS ANUALES	IGV (18%)	IMPUESTO A LA RENTA (30%)
DERECHO DE RUTA	S/.3,398,962	S/.611,813.09	S/.1,019,688

ANÁLISIS N° 02

Identificación	Monto de pago de servicios (Cochera, SS.HH.) en S/.	Empresa de Transporte
1	S/.170	EMPRESA N° 01
2	S/.80	EMPRESA N° 02
3	S/.160	EMPRESA N° 03
4	S/.150	EMPRESA N° 04
5	S/.130	EMPRESA N° 05
6	S/.100	EMPRESA N° 06
7	S/.100	EMPRESA N° 07
8	S/.120	EMPRESA N° 08
PROMEDIO =	S/.126	

N = 1,223
R = 4%
PROMEDIO MENSUAL = S/.126

Número de Microbuses
 Porcentaje de microbuses propias de las empresas

TOTAL MENSUAL = $((1,223 - (1,223 \times 4\%)) \times S/.126)$

TOTAL MENSUAL = **S/.148,228**

TOTAL ANUAL = S/. 148,228 x 12 MESES

TOTAL ANUAL = **S/.1,778,731.20**

	INGRESOS ANUALES	IGV (18%)	IMPUESTO A LA RENTA (30%)
SERVICIOS (COCHERA, SS.HH)	S/.1,778,731	S/.320,171.62	S/.533,619

RESUMEN

	INGRESOS ANUALES	IGV (18%)	IMPUESTO A LA RENTA (30%)
DERECHO RUTA	S/.3,398,961.60	S/.611,813.09	S/.1,019,688.48
SERVICIOS (COCHERA, SS.HH)	S/.1,778,731.20	S/.320,171.62	S/.533,619.36
PENALIDAD DE RETRASO	S/.651,247.50	S/.117,224.55	S/.195,374.25
TOTAL	S/.5,828,940.30	S/.1,049,209.25	S/.1,748,682.09

S/.5,828,940.30

**APORTE NO
CONSIDERADO EN
EL PBI**

S/.2,797,891.34

**RECAUDACIÓN TRIBUTARIA
NO DECLARADA**

COMENTARIO:

Tomando como base la población, se ha hecho una ponderación de los ingresos que percibe las empresas de transporte por concepto de derecho de ruta, servicios (cochera, SS.HH) y penalidad de retraso que es cobrado de forma mensual a todos los micro empresarios del Servicio Público de Transporte de Pasajeros, los cuales no son facturados y no declarados.

Los datos demuestran que las empresas de transporte en la Provincia de Trujillo perciben por concepto de derecho de ruta, servicios (cochera, SS.HH) y penalidad de retraso ingresos anuales de S/.5,828,940, que al no ser declarados a la Administración Tributaria generan una menos recaudación de aproximadamente S/.1,049,209 en IGV y S/.1,748,682 en Impuesto a la Renta.

La no declaración formal de estos ingresos por parte de las empresas de transporte tiene una incidencia en el PBI, pues estos no son ser registrados en dicho indicador económico.

La recaudación tributaria no declarada de aproximadamente S/.2,797,891 al año y esto incide negativamente en los ingresos fiscales de la Provincia de Trujillo, siendo estos últimos la principal

fuente de ingresos corrientes del presupuesto público de la nación, que de acuerdo a los lineamientos del Ministerio de Economía y Finanzas permite la ejecución de proyectos de inversión, así como pago de obligaciones del presupuesto del gasto corriente.

ANÁLISIS A LA CONTRIBUCIÓN SOCIAL - SIS / ESSALUD

En cada microbús trabajan tres personas, 2 cobradores en distintos turnos y un chofer todo el día y no cuenta con un seguro de salud.

SI:

1 Microbús	→	3 Trabajadores
1,223 Microbuses	→	X Trabajadores
	X =	$(1,223 \times 3) / 1$
	X =	3,669
		Trabajadores

SIES UNA MICRO EMPRESA

Como no cuentan con un seguro de salud los trabajadores por la informalidad o por la tercerización de la ruta; por lo tanto se debe estar en el SEGURO INTEGRAL DE SALUD (SIS), que el costo de dicho seguro es de S/. 15.00 mensual por trabajador.

NÚMERO DE TRABAJADORES =	3,669	
COSTO DEL SIS =	S/.15.00	
TOTAL DEL SIS MENSUAL =	3,669 x S/. 15.00	
=		
TOTAL DEL SIS MENSUAL =	S/.55,035	
=		
TOTAL DEL SIS ANUAL =	S/. 55,035 x 12 MESES	
TOTAL DEL SIS ANUAL =	S/.660,420	CONTRIBUCIÓN NO DECLARADO

SI ES UNA PEQUEÑA EMPRESA

Como no cuentan con un seguro de salud los trabajadores por la informalidad o por la tercerización de la ruta; por lo tanto se debe tener una Remuneración Mínima Vital de S/. 750.00 y estar en ESSALUD, que el costo de dicho seguro es el 9% mensual del sueldo por cada trabajador.

NÚMERO DE TRABAJADORES =	3,669	
ESSALUD =	9%	
Remuneración Mínima Vital (RMV) =	S/.750.00	
TOTAL ESSALUD MENSUAL =	((S/. 750.00 x 9%) x 3,669)	
TOTAL ESSALUD MENSUAL =	S/.247,658	
TOTAL DE ESSALUD ANUAL =	S/. 247,658 x 12 MESES	
TOTAL DE ESSALUD ANUAL =	S/.2,971,890	CONTRIBUCIÓN NO DECLARADO

CÁLCULO SEGÚN EL SISTEMA DE PENSIONES

AFP

NÚMERO DE TRABAJADORES =	3,669	
TASA PROMEDIO =	12.85%	(Habitad, Integra, Prima y Pro futuro)
Remuneración Mínima Vital (RMV) =	S/.750.00	
TOTAL AFP MENSUAL =	((S/. 750.00 x 12.85%) x (3,669 / 2))	
TOTAL AFP MENSUAL =	S/.176,731	
TOTAL AFP ANUAL =	S/. 176,731 x 12 MESES	
TOTAL AFP ANUAL =	S/.2,120,774	INVERSIÓN EN BONOS Y BOLSA DE VALORES DE LIMA

ONP

**NÚMERO DE
TRABAJADORES =** 3,669

TASA PROMEDIO = 13.00%
**Remuneración Mínima
Vital (RMV) =** S/.750.00

**TOTAL ONP
MENSUAL =** ((S/. 750.00 x 13%) x (3,669 / 2))
**TOTAL ONP
MENSUAL =** S/.178,864

TOTAL ONP ANUAL = S/. 178,864 x 12 MESES

TOTAL ONP ANUAL =

S/.2,146,365

APORTE NO DECLARADO

3.2. DISCUSIÓN DE RESULTADOS

El presente trabajo se plantea como objetivo general: Determinar la contribución de la formalización del micro empresario del servicio público de transporte de pasajeros en el dinamización de la economía en la Provincia de Trujillo y como objetivos específicos:

- Determinar el nivel de formalidad del servicio público de transporte de pasajeros de la Provincia de Trujillo.
- Determinar los Beneficios Sociales de los trabajadores del servicio público de transporte de pasajeros de la Provincia de Trujillo.
- Determinar el impacto de la formalización del micro empresario del servicio público de transporte de pasajeros en la economía de la Provincia de Trujillo.
- Proponer la formalización del micro empresario del servicio público de transporte de pasajeros en la Provincia de Trujillo.

Con la investigación hemos demostrado que la formalización del micro empresario del servicio público de transporte de pasajeros tiene una contribución positiva en la dinamización de la economía de la ciudad de Trujillo, es decir las empresas que tienen las rutas de transportes resultan pagando solo los impuestos de sus propios microbuses, y no declaran los conceptos de acceso de ruta a terceros (otros micro empresarios), cochera, servicios higiénicos y las penalidades de retraso porque generan ingresos y son fuente productora del ente económico, y estos están sujetos al Impuesto General a las Ventas (IGV) e Impuesto a la Renta (IR).

Los propietarios de los microbuses que alquilan o acceden a la ruta mediante un pago mensual, no declaran sus ingresos por el servicio que brindan debido que no está, formalmente constituidos (inscritos en el RUC), así evitan de pagar los impuesto correspondientes.

- **Guerrero y Rodríguez (2012) tesis, Políticas de comunicación y los derechos laborales de los trabajadores del transporte público en Trujillo, Perú.**

Las conclusiones de la tesis están referidas a los contratos por uso de ruta y a la no formalización de la relación laboral entre el empleador y trabajador sin abordar la incidencia que esto tiene en la seguridad social de los trabajadores y sus familias, así como tampoco dicho trabajo no especifica el impacto que ello genera en la no recaudación de ingresos tributarios (ONP, ESSALUD Y SIS) y también como la no inclusión o medición de dichos conceptos en el Producto Bruto Interno (PBI) de la Provincia de Trujillo como si lo hace nuestro trabajo.

- **Bonilla (2006) tesis, Análisis del sistema de transporte público en la ciudad de Huancayo, Perú.**

En relación con esta tesis, existen diferencias socio culturales y demográficas muy distintas pues se trata de ciudades y regiones distintas a nuestro trabajo. En relación a la educación vial de los pasajeros no ha sido nuestro tema de estudio, así como tampoco demostrar si la municipalidad cumple o no cumple sus funciones de organizar, administrar y ordenar el servicio de transporte público.

Así mismo con los resultados obtenidos, se ha demostrado que no existe formalidad en el Servicio Público de Transportes de Pasajeros de la Provincia de Trujillo, lo cual, origina que los trabajadores en su gran mayoría no tengan acceso a los beneficios sociales establecidos por las normas legales vigentes sobre la materia.

También se demostró que la formalización del micro empresarios del Servicio Público de Transportes de Pasajeros, tiene un impacto directo en el incremento

de la recaudación, medición de ingresos en el PBI; lo cual dinamiza la economía de la Provincia de Trujillo.

Finalmente, los resultados y la discusión permiten confirmar la hipótesis planteada puesto que, la formalización del micro empresario del Servicio Público de Transporte de Pasajeros, lo cual implica o trae consigo la declaración formal de ingresos de las empresas de transporte que reflejarían un mejor comportamiento de los mercados financieros, formas en que se asigne el capital a la sociedad, lo cual incide en una mejor distribución de la renta.

La teoría económica nos señala que cada nueva unidad monetaria que ingresa al mercado genera riqueza y mientras más ciclos económicos se crean, la generación de riqueza es mayor.

Los resultados demuestran que la formalización del micro empresario del Servicio Público de Transporte de Pasajeros genera un ingreso formal a la economía de la Provincia de Trujillo de S/.5,828,940, lo cual tiene una contribución positiva en la creación de empleo directo e indirecto, así como beneficios de seguridad social tanto como para los trabajadores como para sus familiares, cumpliendo los objetivos del sector salud relacionados con mejorar la calidad de vida.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

CONCLUSIONES

- ✓ Los micro empresarios de los microbuses del servicio público de transportes de pasajeros se encuentran operando bajo la informalidad de asociados, sus políticas internas sólo están regidas a un sistema de ganancias económicas y al pago de sus trabajadores, sin contemplar el cumplimiento de obligaciones tributarias y laborales.
- ✓ Las empresas del servicio público de transportes de pasajeros no cuenta con una flota de vehículos propia. Por lo tanto, se ven obligados a tercerizar el servicio, y hacer un contrato con terceras personas, dueñas de vehículos, los que se encargan de proveer directamente el servicio de transporte público.
- ✓ La informalidad existente de los propietarios de los microbuses no permite a los trabajadores acceder a los beneficios sociales que una relación formal conlleva, lo cual permitiría un mayor bienestar para los trabajadores y sus familias.
- ✓ Las empresas del Servicio Público de Transporte de Pasajeros, no obstante existir un marco legal que facilita un esquema de relación formal entre los propietarios de los microbuses, los conductores y cobradores, persiste una relación informal.
- ✓ Aproximadamente el 96% de microbuses en circulación en el servicio público de transporte de pasajeros se encuentran en la informalidad, lo que genera una menor recaudación tributaria y al mismo tiempo tiene un impacto en la correcta medición de los ingresos (PBI) de la Provincia de Trujillo.

RECOMENDACIONES

- ✓ Exponer la necesidad de cambiar la situación laboral de los transportistas, a partir de la formalidad de las empresas y el apoyo de la municipalidad provincial y municipalidades distritales. Es decir una empresa con unidades propias no sólo tendrá relación directa con sus trabajadores sino también mayores responsabilidades, pues contratará a su propio personal, el que figurará en planilla y además podrá exigir a los conductores a manejar mejor.
- ✓ También es necesario el apoyo estratégico de la institución local ya sea a partir de la concesión de rutas o de nuevas rutas por más años a cambio de exigirle a la empresa la compra y renovación de flota vehicular propia.
- ✓ Exponer a los dueños de los microbuses, con una antigüedad superior a 40 años de fabricación, que a fin de año saldrán de forma definitiva del servicio de acuerdo a las Ordenanzas Municipales números 021 y 037 del año 2012. (Ver anexo 07 y 08)
- ✓ Renovar las unidades de transporte público de pasajeros mediante el proyecto “MI TRUJILLO METROPOLITANO”, a cargo de la Municipalidad Provincial de Trujillo.
- ✓ A los dueños de los microbuses que obtenga su Registro Único de Contribuyentes (RUC), para que puedan acceder a un crédito bancario, a fin de renovar su vehículo de transporte público de pasajeros.

LINEAMIENTOS DE LA PROPUESTA

Tomando como base la Ley N° 30056 “Ley Que Modifica Diversas Leyes Para Facilitar La Inversión, Impulsar El Desarrollo Productivo Y El Crecimiento Empresarial”, las Ordenanzas Municipales N° 021 y 037, el Proyecto “Mi Trujillo Metropolitano” y basado en los antecedentes de estudio y conclusiones arribadas, la propuesta es la siguiente:

PROYECTO DE FORMALIZACION DEL MICROEMPRESARIOS DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS

ANTECEDENTES

Según cifras del registro de SUB GERENCIA DE TRANSPORTE Y TRANSITO DE LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE TRUJILLO existen 1,223 microbuses y 1,051 Camionetas rurales.

REALIDAD PROBLEMÁTICA

Los resultados arribados en nuestra encuesta aplicada demuestra que existe un alto grado de informalidad en el Servicio Público de Transporte de Pasajeros, lo cual inciden negativamente en la recaudación tributaria, Producto Bruto Interno (PBI), así como en los no beneficios que la seguridad social trae consigo.

PLAN DE TRABAJO

Siendo esta tesis realizada por ex alumnos de la Universidad Privada Antenor Orrego, asesorados por docentes de esta casa de estudio y convencidos que debe a ver una institución que goce de prestigio institucional y académico en la Provincia de Trujillo, ponemos en consideración de las autoridades universitarias la propuesta de liderar este proyecto de transformación económica y social en esta ciudad, para lo cual proponemos los siguiente lineamientos base:

1. Suscripción de un convenio de apoyo interinstitucional entre la Universidad Privada Antenor Orrego, Gerencia Regional de Trabajo y Promoción del Empleo La Libertad, Intendencia Regional La Libertad – SUNAT y la Sub Gerencia de Transporte y Transito de la Municipalidad Provincial de Trujillo.

2. Un censo a los micro empresarios del Servicio Público de Transporte de Pasajeros.
3. Ciclo de capacitación hacia las empresas y micro empresarios del Servicio Público de Transporte de Pasajeros.
4. Formalización del micro empresarios en Sunat y Gerencia Regional de Trabajo y Promoción del Empleo, logrando una atención personalizada y en horarios diferenciales, así como en facilidades en la presentación de documentos requeridas por las normas legales vigentes sobre la materia.
5. El Decanato de Ciencia Económicas de la Universidad Privada Antenor Orrego en coordinación con la Dirección de Escuela de Contabilidad debe formar equipos de trabajo, conformados por alumnos de los ciclos superiores debidamente asesorados por docente asignados por la universidad, deben asistir de forma gratuita en la capacitación referida al cumplimiento de las obligaciones tributarias y laborales de los micro empresarios del Servicio Público de Transporte de Pasajeros.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. *Análisis del sistema de transporte público en la ciudad de Huancayo*. Recuperado de <http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/123456789/154>
2. Boletín De Economía Laboral (2006). *La Micro empresa: Una Propuesta Tipológica Y Ejercicio De Aplicación En Lima Sur*. Recuperado de http://www.mintra.gob.pe/archivos/file/estadisticas/peel/bel/BEL_34.pdf.
3. CODEMYPE, *Sesión Ordinaria N° 25*. Recuperado de http://www.cofide.com.pe/archivos/PRESENTACION_SESION_ORDINARI_A_N_25_CODEMYPE.pdf.
4. Conde López, Francisco y González Fernández, Sara (2011), *Indicadores Económicos*, páginas (11-12).
5. Ley N° 30056, *Ley Que Modifica Diversas Leyes Para Facilitar La Inversión, Impulsar El Desarrollo Productivo Y El Crecimiento Empresarial*, Título II, Capítulo I, Artículo 11. Recuperado de http://www.aempresarial.com/web/solicitud_nl.php?id=174017.
6. DECRETO SUPREMO N° 024-2001-TR (22/07/91), *Precisan Y Reglamentan Disposiciones De La Ley De Consolidación De Beneficios Sociales*, (2001). Recuperado de http://www.mintra.gob.pe/archivos/file/normasLegales/DS_024_2001_TR.pdf.
7. Lydia Arbaiza Fermini (2011), *Economía informal y capital humano en el Perú*, páginas (21-46).

8. Mark Skousen, *La Economía en Tela de Juicio, la economía*. Recuperado de <http://www.promonegocios.net/economia/definicion-economia.html>.
9. *Políticas de comunicación y los derechos laborales de los trabajadores del transporte público en Trujillo*. Recuperado de <http://es.scribd.com/doc/57812575/Proyecto-de-tesis>
10. *Propuesta Gerencial Basada En El Modelo Americano De Calidad, Para Mejorar El Transporte Publico De Sol Y Mar SRL De Chiclayo, 2009*. Recuperado de <http://www.slideshare.net/jaldanam/tesis-de-administracin>.
11. Toyama Miyagusuku, Jorge. *Guía Laboral*. (5ta Edición. Gaceta Jurídica. Lima. Perú. 2011).
12. Transporte Metropolitano de Trujillo, *Plan Operativo Institucional año 2013*. Recuperado de http://www.peru.gob.pe/docs/PLANES/14131/PLAN_14131_POI_2013.pdf.
13. <http://biblio.juridicas.unam.mx/libros/3/1444/3.pdf>.
14. Zamora María Gabriela, 2011, *Formalización*. Recuperado de <http://www.monografias.com/trabajos11/formaliz/formaliz.shtml>.

ANEXOS

ANEXO N° 01



ANEXO N° 02

Nueva escala de multas inspectivas

La SUNAFIL impondrá sanciones de acuerdo a la nueva escala de multas máximas:

NUEVA ESCALA DE MULTAS MÁXIMAS		
Tipo de Infracción	Multa máxima anterior	Nueva multa máxima (*)
Muy grave	20 UIT	200 UIT
Grave	10 UIT	100 UIT
Leve	5 UIT	50 UIT
Acumulación de infracciones	30 UIT	300 UIT

(*) La multa impuesta a las micro o pequeñas empresas se reducen en 50%.

ANEXO N° 03

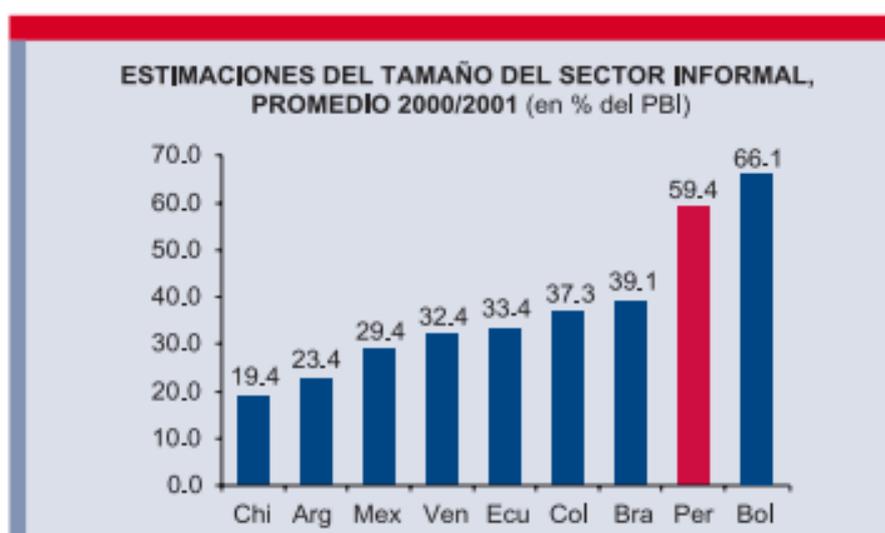
Medios de impugnación

Los medios de impugnación que podrá imponer el empleador en el procedimiento sancionador serán:

MEDIOS DE IMPUGNACIÓN EN EL PROCEDIMIENTO SANCIONADOR			
Medios de Impugnación		Resolución que se impugna	Plazo (*)
Recursos	Apelación	Resolución que pone fin a la primera instancia	Dentro del tercer día hábil
	Revisión (Excepcional)	Resolución que pone fin a la segunda instancia	Dentro del quinto día hábil
Remedio	Queja	Contra el auto que declara improcedente o inadmisibles alguno de los recursos	Dentro del segundo día hábil

(*) El plazo se computa a partir del día siguiente de notificada la resolución que se impugna

ANEXO N° 04



Fuente: Schneider F. "The size and development of the shadow economies and shadow economy labor force of 16 Central and South American and 21 OECD countries: first results for the 90s". Draft. University of Linz, Austria. Febrero, 2002.

ANEXO N° 05
CUESTIONARIO APLICADO A LOS MICRO EMPRESARIOS DE LAS
EMPRESAS DE SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DE
LA PROVINCIA DE TRUJILLO

El presente cuestionario tiene por finalidad recoger información de los micro empresarios para desarrollar el trabajo de investigación denominado “**La formalización del micro empresario del servicio público de transporte de pasajeros y su contribución en la dinamización de la economía en la Provincia de Trujillo**”.

La información que usted nos proporcionará será utilizada sólo con fines académicos y de investigación, por lo que se le agradece por su valiosa información y colaboración.

1. Hace cuánto tiempo vienes trabajando en la empresa

2. ¿Cuántas unidades propias tiene la empresa?

3. ¿Cuentas con la inscripción en el RUC?

SI NO

4. ¿Estás en planilla?

SI NO

5. ¿Tienes contrato de trabajo?

SI NO

6. ¿A qué sistema de pensiones te has acogido?

ONP AFP NINGUNO

7. ¿Tu esposa e hijos, están asegurados?

SI NO

8. La unidad en la que usted trabaja es:

PROPIA DE LA EMPRESA DE UN TERCERO

9. ¿Cuantas vueltas da el microbús al día?

10. ¿Pagas algún derecho a la empresa dueña de la ruta?

SI *NO*

11. ¿Cuánto ingreso se genera por vuelta recorrida?

12. ¿Cuándo van abastecerse de gasolina piden comprobantes de pago (BOLETA DE VENTA)?

SI *NO*

13. ¿Sabes que son beneficios Sociales?

SI *NO*

14. ¿Te dan las gratificaciones de Julio y diciembre?

SI *NO*

15. ¿Te han dado vacaciones?

SI *NO*

TRUJILLO, 2013

ANEXO N° 06

**SERVICIO DE TRANSPORTE REGULAR DE PASAJEROS
CON SUS RESPECTIVAS RUTAS
MODALIDAD OMNIBUS**

ITEM	EMPRESA	FLOTA OFICIAL	Rutas
1	CESAR VALLEJO S.A.	45	M-27
2	ALTO TRUJILLO S.A.	44	M-25 M-26
3	LIBERTAD S.A.	109	M-17 M-18 M-19
4	VIRGEN DE LA PUERTA S.A.	58	M-23 M-24
5	RAMIRO PRIALE S.A.	45	M-28 M-29
6	MODERNO CIELO AZUL S.A.	36	M-16
7	SR. DE LOS MILAGROS S.A.	113	M-30 M-31 M-32
8	SALAVERRI EXPRESS S.A.	96	M-20 M-21 M-22
9	EL CORTIJO S.A.	131	M-13 M-14 M-15
10	HUANCHACO S.A.	124	M-4 M-5 M-6
11	CALIFORNIA S.A.	125	M-1 M-2 M-3
12	NUEVO CALIFORNIA S.A.	187	M-7 M-8 M-9 M-10 M-11 M-12
13	ESPERANZA EXPRESS S.A	70	M-33 M-34
14	ICARO S.A.	40	M-35
TOTAL		1223	35



ANEXO N° 07



MUNICIPALIDAD PROVINCIAL
DE TRUJILLO

ORDENANZA MUNICIPAL N° 037-2012-MPT

POR CUANTO:

El Concejo de la Municipalidad Provincial de Trujillo en sesión ordinaria de fecha 12 de diciembre de 2012;

CONSIDERANDO:

Que, por Ordenanza Municipal N° 021-2012-MPT se aprobó el Reglamento del Servicio de Transporte Público de Pasajeros de la provincia de Trujillo;

Que, el mencionado instrumento legal contiene errores materiales que es indispensable corregir, así como conceptos que es necesario aclarar;

Por lo que de conformidad con lo establecido en los artículos 9° numeral 9), artículo 39° y 40° de la Ley Orgánica de Municipalidades - Ley 27972, luego del debate correspondiente y con el voto unánime de sus miembros aprobó la siguiente:

ORDENANZA MUNICIPAL MODIFICATORIA DE LA ORDENANZA MUNICIPAL N° 021-2012-MPT



Artículo Primero.- MODIFICAR, los Artículos: 8°; 16°; 18°, 18.1 incisos. 1.1) e 1.2) y 18.3; 22°, apartado 22.17; 81°; 91° inciso 91.2; Décima Disposición Final; Primera Disposición Transitoria, incisos 1., apartado 1.1, ítem a) e inciso 3., apartado 3.2, 3.4.; Cuarta Disposición Transitoria, inciso 4.1, 4.3, 4.4, y 4.6; Octava Disposición Transitoria; e, **INCORPORAR** el Anexo V; la Décimo Tercera Disposición Final; las Décimo Cuarta, Décimo Quinta, Décimo Sexta, Décimo Séptima y Décimo Octava Disposiciones Transitorias, del Anexo I, de la Ordenanza Municipal N° 021-2012-MPT, los mismos que quedan redactados de la siguiente forma:

Artículo 8°

Clasificación del Servicio de Transporte Público Personas.

El STPP se clasifica en:

8.1 Servicio de Transporte Público Regular de Personas.

8.2 Servicio de Transporte Público Especial de Personas.

- a) Servicio de Transporte en Taxi, Metropolitano y Especial.
- b) Servicio de Transporte de Estudiantes.
- c) Servicio de Transporte Turístico.
- d) Servicio de Transporte de Trabajadores.
- e) Servicio de Auto Colectivo.

Artículo 16°

Los Buses Modelo, son las unidades vehiculares reguladas para la prestación del STPRP. Sus características y especificaciones técnicas, de carácter referencial, son las que aparecen del Estudio "Determinación de las Características y Especificaciones Técnicas de Buses Modelo, para la Renovación del Parque Automotor del Servicio de Transporte Público Urbano e Interurbano de Trujillo", aprobado por Resolución de Gerencia General N° 036-2012-TMT-GG de fecha 30 de marzo de 2012.



**MUNICIPALIDAD PROVINCIAL
DE TRUJILLO**

El uso de los buses modelo a que se refiere el estudio aprobado por la Resolución de Gerencia General N° 036-2012-TMT-GG se hará de acuerdo a lo que indiquen los estudios técnicos respectivos para la operación de las nuevas rutas correspondientes.

Artículo 18°

(...)

18.1.

Inc. 1.1) Pintado de la placa vehicular en los lados laterales posteriores del vehículo; y, en la parte inferior deberá estar pintado el número interno dentro de una circunferencia.

Inc. 1.2) En el tablero de control interno del vehículo, del lado del pasajero, deberá estar pintado o en lámina adhesiva de alta resistencia, el nombre del OT, el número interno de la unidad y la placa del vehículo en un tamaño proporcional al espacio y visible al pasajero.

18.3.- En el servicio Turístico:

(...)

g).- Se establece como parte del servicio de transporte turístico, el servicio de transporte turístico panorámico abierto.

Para acceder a lo solicitado deberán reunir los siguientes requisitos:

- a) Vehículos panorámicos abiertos y/o cerrados.
- b) Altura máxima 4.00 m.
- c) Estarán autorizados únicamente para prestar servicio en circuitos turísticos de la Provincia de Trujillo.

Para acceder a la autorización, además de lo establecido, en el presente artículo, deberán presentar:

- a) Croquis de recorrido de visitas a los centros turísticos indicando el embarque y desembarque de los pasajeros.
- b) Documentos idóneos que acrediten que disponen de la infraestructura complementaria indicando el patio de maniobras, servicios higiénicos y oficina de para el embarque y desembarque de pasajeros en los puntos de salida y llegada
- c) Duración y números de itinerarios por día e indicando además los días de prestación del servicio y horarios los que deberán ser únicamente entre las 06.00 hasta las 21.00 horas como horario máximo.

En caso de infringir la disposición descrita en el inciso precedente se procederá a la cancelación de la autorización, previo proceso administrativo sancionador ordinario.

Artículo 22°

(...)

22.17 En el STPEP, en la modalidad de transporte turístico, en el caso de ser persona jurídica de derecho privado inscrita en el Registro Nacional de MYPE, el patrimonio neto mínimo será de cincuenta (50) UIT. En el servicio de taxi, transporte de trabajadores y transporte de estudiantes, en caso de ser persona jurídica de derecho privado, el patrimonio neto mínimo es de veinticinco (25) UIT.





MUNICIPALIDAD PROVINCIAL
DE TRUJILLO

Artículo 81°

Los procedimientos administrativos sancionadores que se aplican y desarrollan por la autoridad municipal, en materia del STPP, son los que se encuentran establecidos en el Artículo 78° del presente reglamento.

Artículo 91°

(...)

91.2

.....

El medio impugnatorio deberá ser resuelto en un plazo no mayor de treinta (30) días hábiles.

Disposiciones Finales.

Décima. Prohibición de nuevas unidades al STPEP en la modalidad de Taxis.

Queda prohibida, a partir de la entrada en vigencia del presente reglamento, la incorporación de unidades vehiculares al STPEP, en la modalidad de taxi, bajo cualquier modalidad, salvo por reemplazo, por unidades nuevas con uso de combustible GNV o GLP, motor nativo o conversión certificada por taller autorizado, y que, además, cumplan con los requisitos establecidos en el RNV. Entiéndase por "unidad nueva" al vehículo con una antigüedad de fabricación no mayor a un año anterior a la fecha en la que se solicita su incorporación.

Décimo Tercera.

13.1 Reserva de Habilitación Vehicular:

El derecho de renovación podrá ser reservado por un plazo no mayor a noventa (90) días naturales, computados a partir del día siguiente de vencida la habilitación.

La solicitud de reserva del derecho de renovación es de evaluación previa, debiendo verificarse el registro correspondiente en la Oficina de la GTTSV, y otorgarse la constancia de reserva en un plazo no mayor de tres (03) días de solicitada.

Culminado el plazo de reserva, en el caso de haberse solicitado, sin cumplirse con renovar la habilitación vehicular; el propietario de la unidad deberá pagar una multa del 10 % de la Unidad Impositiva Tributaria vigente al momento de verificarse la omisión.

Si han transcurrido tres meses, computados desde el día siguiente en que culminó la reserva de renovación, sin haberse renovado la habilitación; se notificara al propietario del vehículo el retiro definitivo del servicio

13.2 Renovación Extemporánea:

Si han transcurrido hasta seis meses, computados desde el día siguiente del vencimiento de la Tarjeta Única de Circulación y si el Operador de Transporte no ha realizado su trámite de Renovación; el propietario de la unidad deberá pagar una multa del 20 % de la Unidad Impositiva Tributaria vigente al momento de verificarse la omisión.

Si ha transcurrido seis meses a un año, computados desde el día siguiente del vencimiento de la Tarjeta Única de Circulación y si el Operador de Transporte no ha realizado su trámite de Renovación; el propietario de la unidad deberá pagar una multa del 30 % de la Unidad Impositiva Tributaria vigente al momento de verificarse la omisión.

Si ha transcurrido un año a más, computados desde el día siguiente del vencimiento de la Tarjeta Única de Circulación y si el Operador de Transporte no ha realizado su trámite de Renovación; el





MUNICIPALIDAD PROVINCIAL
DE TRUJILLO

propietario de la unidad deberá pagar una multa del 50 % de la Unidad Impositiva Tributaria vigente al momento de verificarse la omisión

Disposiciones Transitorias.

Primera. Cumplimiento de requisitos y condiciones en el proceso de renovación de permisos de operación de los operadores del servicio regular.

1. En cuanto a las Condiciones Técnicas.

1.1 De los vehículos:

- a) El OT, para los efectos de incorporación de unidades vehiculares por remplazo o renovación, en tanto se culminan los estudios técnicos del Nuevo Sistema de Transporte Público de Personas, podrá presentar unidades nuevas similares a las que se encuentran en actual operación con las características y Especificaciones que aparecen del Anexo V y adecuado para operar con un sistema chofer - cobrador, salvo el caso de unidades adquiridas con anterioridad a la vigencia de la presente Ordenanza Municipal.

Entiéndase por "unidad nueva" al vehículo con fecha de fabricación no mayor a un año anterior a la fecha en la que se solicita su incorporación.

Los buses que se adquieran en aplicación de lo dispuesto en la presente disposición transitoria, serán necesariamente admitidos como parte de las flotas vehiculares que se oferten en los casos de concesiones de rutas a que se refiere en artículo 7 inciso 7.5 de la O.M.021-2012-MPT.

La incorporación por remplazo, en todas las modalidades del STPP, podrá efectuarse libremente cuando se trate de unidades vehiculares que cuenten con TUC vigente o TUC al 31 de Julio del 2012, siempre que la Empresa receptora cuente con cupo libre.

En la modalidad de taxi podrá efectuarse libremente la incorporación por reemplazo no siendo requisito indispensable la modificación del color de la unidad vehicular habilitada.

3. En cuanto a las Condiciones de Operación.

(...)

3.2 En relación al sistema de caja centralizada o caja única para la administración de los recursos obtenidos por la prestación del servicio, a que se refiere en inciso 23.1 ítem (b) del artículo 23°, esta condición deberá ser acreditada en el plazo deberá ser hasta el 31 de Diciembre del 2013.

3.4 En relación con la obligación establecida en el artículo 19 de la O.M.021-2012-MPT R, el plazo para su instalación y registro en la GTTSV, vence el 30 de Abril del 2013, plazo en el cual la MPT debe, a su turno, implementar los dispositivos de lectura electrónica y su enlace con el Centro de Control de Tránsito.

Cuarta.- Renovación de autorizaciones para los OT del servicio de Auto colectivos.

Los actuales operadores autorizados en el servicio de auto colectivo, de conformidad con lo dispuesto en la Décimo Cuarta Disposición Complementaria Transitoria del RNAT, aplicable por extensión, podrán renovar sus permisos de operación cada tres (03) años; para lo cual, se les aplicara las mismas disposiciones, en lo pertinente, establecidas en la presente ordenanza para los operadores del Servicio de Transporte especial de personas.

Así mismo; deberán cumplir las siguientes reglas:

4.1 La flota máxima aplicable y ofertable por los operadores del servicio de Auto colectivo, será la que han mantenido habilitada al año 2012.

(...)





**MUNICIPALIDAD PROVINCIAL
DE TRUJILLO**

4.3 Los operadores que renueven permiso de operación en el servicio de auto colectivo, se regularán por las disposiciones establecidas en la presente Ordenanza, en lo que no contravenga

4.4 Se prohíbe la incorporación por incremento de nuevas unidades en el servicio de Auto colectivo.

(...)

4.6 Al servicio de Auto colectivo es aplicable las disposiciones municipales vigentes que regulen el régimen de fiscalización, infracciones y sanciones al servicio.

Octava.- Administración del Depósito Municipal de Vehículos a cargo del SAIMT.

El Servicio de Administración de Inmuebles de Trujillo – SAIMT, a partir del 01 de Marzo del año 2013, asumirá la administración general del depósito municipal de vehículos de la MPT, actualmente a cargo de la GTTSV, así como los servicios de remolque de vehículos.

El Servicio de Administración de Inmuebles de Trujillo – SAIMT, podrá suscribir convenios o contratos destinados a la implantación de nuevos Depósitos Municipales de Vehículos (DMV) y la prestación del servicio de remolque.

Para este fin, en un periodo no mayor de treinta (30) días calendarios computados desde la entrada en vigencia de la presente ordenanza, el SAIMT presentará a la MPT la propuesta técnica y normativa que fuere necesaria para el cumplimiento de lo dispuesto.



Décimo Cuarta.

La Municipalidad Provincial de Trujillo, se obliga a instalar, en el plazo máximo de 180 días, un Sistema de Fiscalización Electrónica con el objeto de mejorar la seguridad vial, y auxiliar a la GTTSV a fin de garantizar el cumplimiento de las normas de tránsito.

Décimo Quinta.

Apruébese el siguiente cronograma extraordinario de permanencia para los vehículos destinados al STPP de ámbito provincial

Fecha de fabricación	Fecha de salida y deshabilitación
De 1951 hasta 1970 (+ de 42 años de antigüedad)	31 de diciembre de 2013
De 1971 hasta 1975 (+ de 37 años de antigüedad)	31 de diciembre de 2014
De 1976 hasta 1980 (+ de 32 años de antigüedad)	31 de diciembre de 2015
De 1981 hasta 1985 (+ de 27 años de antigüedad)	31 de diciembre de 2016
De 1986 hasta 1990 (+ de 22 años de antigüedad)	31 de diciembre de 2017

Décimo Sexta. Servicio de Auto-Colectivo

Por Decreto de Alcaldía se aprobarán las normas reglamentarias complementarias relacionadas con el Servicio de Auto Colectivo, en el plazo de treinta (30) días.

Décimo Séptima.

Suspender hasta el 30 de Marzo del año 2013 la presentación del requisito que contiene el Certificado de Identificación Vehicular emitido por la DIROVE-PNP, con una antigüedad no mayor a 120 días, de los procedimientos administrativos contenidos en el Texto Único de Procedimientos Administrativos para prestar el servicio de transporte especial de personas.



MUNICIPALIDAD PROVINCIAL
DE TRUJILLO

Décimo Octava.

La uniformidad y vigencia de los permisos de operación en el servicio de taxi en todas sus modalidades, se determinará por decreto de alcaldía previa evaluación correspondiente y coordinación con los operadores de esta modalidad de transporte de personas en un plazo de 90 días.

Artículo Segundo.- MODIFICAR, el Anexo II, de la Ordenanza Municipal N° 021-2012-MPT el que queda redactado en la forma que aparece del adjunto, que forma parte integrante del presente, denominado: Anexo II "Tabla de Infracciones al Servicio de Transporte Público de Personas y Medidas Preventivas"

Artículo Tercero.- APROBAR, las características y especificaciones técnicas mínimas de Bus para la renovación del Parque automotor del Servicio de Transporte Público urbano e interurbano de Trujillo, que como Anexo V, forma parte de la presente.

Artículo Cuarto.- DEROGAR, la Décima Disposición Transitoria.

POR TANTO MANDO SE REGISTRE, PUBLIQUE Y CUMPLA.

Dado en Trujillo a los catorce días del mes de Diciembre del año dos mil doce.



Gloria Montenegro Figueroa
TENIENTE ALCALDESA

ANEXO N° 08

ORDENANZA MUNICIPAL N° 021-2012-MPT

EL ALCALDE DE LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE TRUJILLO, POR CUANTO:

El Concejo de la Municipalidad Provincial de Trujillo, en Sesión Ordinaria de Concejo de fecha 18 de Julio de 2012;

VISTO: el proyecto de Ordenanza Municipal que aprueba el “Reglamento del Servicio de Transporte Público de Personas de la Provincia de Trujillo” y el Dictamen favorable de la Comisión Ordinaria de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial que contiene la exposición de motivos que lo sustentan, y;

CONSIDERANDO:

Que, la Ley General del Transporte y Tránsito Terrestre – Ley N° 27181, prescribe que las municipalidades provinciales son autoridades competentes respecto del transporte y tránsito terrestre, en su jurisdicción;

Que, el Reglamento Nacional de Administración de Transporte señala que las Municipalidades Provinciales, en materia de transporte terrestre, cuentan con las competencias previstas en él y se encuentran facultadas, además, para dictar normas complementarias aplicables a su jurisdicción;

Que, la Ley Orgánica de Municipalidades – Ley N° 27972, prescribe como una de las funciones específicas exclusivas de las municipalidades provinciales, en su artículo 81, incisos 1, numeral 1.2, lo siguiente: “Las Municipalidades, en materia de tránsito, vialidad y transporte público ejercen las siguientes funciones: (...) 1.2. Normar y regular el servicio público de transporte terrestre urbano e interurbano de su jurisdicción, de conformidad con las leyes y reglamentos nacionales sobre la materia (...)”;

Que, la aprobación del Reglamento propuesto, permitirá cumplir con la exigencia establecida por el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, en cuanto a que las ordenanzas provinciales, en materia de servicio de transporte público de personas, deben adecuarse a sus disposiciones;

De conformidad con las atribuciones conferidas por la Ley Orgánica de Municipalidades – Ley N° 27972, con el voto mayoritario de sus miembros, aprobó la siguiente:

ORDENANZA MUNICIPAL QUE APRUEBA EL “REGLAMENTO DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO DE PERSONAS DE LA PROVINCIA DE TRUJILLO”

Artículo 1º.- APROBAR el “Reglamento del Servicio de Transporte Público de Personas de la Provincia de Trujillo” que consta de noventa y ocho (98) artículos, doce (12) disposiciones finales, trece (13) transitorias y una (1) derogatoria, el mismo que, como Anexo I, forma parte integrante de la presente.

Artículo 2º.- APROBAR la modificación del “Cuadro de Infracciones y Sanciones al Transporte” aprobado por Ordenanza Municipal N° 003 -2008-MPT que, como Anexo II, forma parte integrante de la presente.

Artículo 3º.- APROBAR la modificación del “Texto Único de Procedimientos Administrativos” – TUPA aprobado por Ordenanza Municipal N° 045-2011-M PT que, como Anexo III, forma parte integrante de la presente.

Artículo 4º.- APROBAR las características y especificaciones técnicas de los “Buses Modelo” establecidas en estudio denominado “Determinación de las Características y Especificaciones Técnicas de Buses Modelo, para la Renovación del Parque Automotor del Servicio de Transporte Público Urbano e Interurbano de Trujillo” que, como Anexo IV, forma parte integrante de la presente.

Artículo 5º.- DISPONER la publicación de la presente Ordenanza en el diario oficial de la provincia. Los Anexos I, II, III y IV se publicaran en la página web institucional.

POR TANTO MANDO SE REGISTRE, PUBLIQUE Y CUMPLA.

Dado en Trujillo a los veinticuatro días del mes de Julio del año dos mil doce.

CESAR ACUÑA PERALTA ALCALDE