

# Formalización de transportistas a través de políticas pospandemia Covid -19, en Callería Ucayali, Perú

## Informe de investigación

**Maribel Cosme Solano**<sup>1</sup>

Universidad Nacional Intercultural de la Amazonia – Perú.

[lcosomes@unia.edu.pe](mailto:lcosomes@unia.edu.pe)

<https://orcid.org/0000-0003-1713-9888>

**Janet Yvone Castagne Vásquez**<sup>22</sup>

Universidad Nacional de Ucayali – Perú

[janet\\_castagne@unu.edu.pe](mailto:janet_castagne@unu.edu.pe)

<https://orcid.org/0000-0001-7936-1834>

**Lincoln Fritz Cachay Reyes**<sup>2</sup>

Universidad Nacional de Ucayali – Perú

[lincoln\\_cachay@unu.edu.pe](mailto:lincoln_cachay@unu.edu.pe)

<https://orcid.org/0000-0002-1971-4818>

**Teófilo Meza Taipe**

Superintendencia Nacional de los Registros

Públicos – Pucallpa-Perú.

[mezataipe@gmail.com](mailto:mezataipe@gmail.com)

<https://orcid.org/0000-0002-8196-9969>

## Resumen

**Introducción:** La pandemia COVID-19 hizo vulnerable a los transportistas informales de vehículos menores de tres ruedas, generando la necesidad de buscar soluciones que resuelvan el problema de la débil economía de estos transportistas y, a la vez, promuevan la formalización de sus actividades. Esto condujo a la siguiente pregunta de investigación: ¿Cuál es la influencia de la política de formalización pospandemia COVID-19 en los transportistas de vehículos de tres ruedas en el distrito de Callería-Ucayali, de Perú?. **Objetivo:** Determinar la influencia de la política de formalización pospandemia COVID-19 en los transportistas de vehículos de tres ruedas en este distrito, de Perú. **Métodos:** La investigación tuvo un carácter cuantitativo, de tipo aplicado, a nivel explicativo. La muestra estuvo conformada por 333 transportistas de vehículos de tres ruedas en Callería-Ucayali, sobre la cual se aplicó una encuesta como técnica de recolección de datos apoyada en un cuestionario. **Conclusión:** La política de formalización pospandemia COVID-19 influyó positivamente en cambiar las actitudes de los transportistas, pasando de cumplimiento mínimo o parcial a un nivel de cumplimiento excelente, con la normativa vigente.

**Palabras clave:** Economía informal, transporte, licencias, circulación.

## Formalization of carriers through Covid-19 post-pandemic policies, in Callería Ucayali, Peru

**Introduction:** The COVID-19 pandemic made informal carriers of vehicles smaller than three wheelers vulnerable, generating the need to seek solutions that solve the problem of the weak economy of these carriers and, at the same time, promote the formalization of their activities. This led to the following research question: What is the influence of the post-COVID-19 pandemic formalization policy on three-wheeler carriers in the Call district?. **Objective:** To determine the influence of the COVID-19 post-pandemic formalization policy on three-wheeler carriers in this district of Peru. **Methods:** The research was quantitative, applied, and explanatory. The sample consisted of 333 three-wheeler carriers in Callería-Ucayali, on which a survey was applied as a data collection technique supported by a questionnaire. **Conclusion:** The COVID-19 post-pandemic formalization policy had a positive influence on changing the attitudes of carriers, moving from minimal or partial compliance to an excellent level of compliance with current regulations.

**Keywords:** Informal economy, transport, licensing, circulation.

### ¿Cómo citar este artículo? - How to cite this article?

**Recibido:** 21-08-23

**Revisado:** 13-10-23

**Aceptado:** 11-12-23

Cosme, M., Castagne, J., Cachay, L. y Meza, T. (2024).

Formalización de transportistas a través de políticas pospandemia Covid-19 , en Callería Ucayali, Perú. *Revista Visión Gerencial*, 23(1), pp. 99-108.

Recuperado de: <https://doi.org/10.53766/VIGEREN/2024.01.01.08>

<sup>1</sup> Magister en innovación, Profesor de la Facultad de Ingeniería de Sistemas, Universidad Nacional de Ingeniería, Lima, Perú

<sup>2</sup> Ph.D. in Management Sciences, Profesor de la Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas, Universidad ESAN, Lima, Perú

<sup>3</sup> Dra. en Derecho. Profesora de la Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas, Universidad ESAN, Lima, Perú

## 1. Introducción

En la actualidad muchos investigadores sostienen que la informalidad afecta principalmente a los sectores o grupos de menor capacidad económica (Robles y Martínez, 2018). En Perú, antes de la pandemia, muchos transportistas informales representaban un desafío social pendiente; después de la pandemia, la informalidad significó para estos pérdidas económicas considerables. Lo anterior, en Perú, condujo al diseño de políticas de formalización de dicho sector, de cara a su fortalecimiento económico.

La temática de la informalidad de la economía es un aspecto interesante dentro de la literatura; en este sentido Cota y Navarro (2016) definen la economía informal como el conjunto de actividades laborales sin contratos oficiales. Paradójicamente, para Rabossi (2019), aunque las actividades informales se encuentran o se ejercen al margen de la ley las mismas no pueden ser consideradas como actividades delictivas; frente a ello, Infante (2019) propone que la formalidad promueve un cambio estructural que permite crear empleos de calidad y un crecimiento sostenible e inclusivo. Desde este punto de vista es importante proponer la formalidad de aquellos sectores o actividades económicas que actúan o son ejercidas al margen de la ley, pese a su carácter totalmente lícito, tales como las actividades comerciales de pequeña escala, agrícolas y de transporte, desarrollada en muchos países en vías de desarrollo.

Sobre la formalidad del sector transporte, se evidenció que dicha actividad está suficientemente regulada en Perú, así lo referencia la publicación El Peruano (2016) al describir el transporte terrestre y sus regulaciones, incluyendo la tarjeta de circulación, la tarjeta de propiedad vehicular, la licencia de conducir, la placa única nacional de rodaje y el seguro

obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT). Estas regulaciones son ejercidas por los gobiernos en concordancia con los mismos planteamientos de Infante (2019), de cara al fortalecimiento económico del sector.

En muchos países existen evidencias de políticas públicas exitosas en materia de formalización del transporte; específicamente en Cuba, Montoya, Rodríguez, Albavera y Valero (2016), en su estudio 'Evidencias para la prevención y control de lesiones en motociclistas' de la Sociedad Cubana de Administración de Salud en La Habana, Cuba, concluyeron que la prevención está relacionada con el uso de cascos, la prohibición del consumo de alcohol y programas de manejo sostenible. La formalización del transporte de vehículos menores permite prevenir asaltos y robos, facilitar la identificación de transportistas y dueños de vehículos, favorecer el pago de impuestos y salvaguardar la salud de los usuarios. Por ello, se recomienda implementar políticas de formalización ágiles, menos burocráticas y, de ser necesario.

Igualmente en México, Robles y Martínez (2018) y Barrios y Coutiño (2014), en estudios relacionados con los determinantes principales de la informalidad y el servicio de mototaxis, respectivamente, hallaron que la informalidad afecta más a los de menor poder económico, destacando que estos vehículos son una alternativa de trabajo importante para comunidades originarias. También, Ruiz (2016), en su estudio sobre un nuevo modelo de transporte para Santo Domingo, República Dominicana, enfatizó la importancia de priorizar políticas para regular el transporte.

A nivel nacional y local, en Perú, Barbarén y Chú (2013), en su investigación sobre las regulaciones del transporte y

accidentes de tránsito en Perú, concluyeron que la informalidad incrementa los riesgos de accidentes. Torres (2017), determinó que en la Amazonía, el servicio de mototaxi se ha convertido en una oportunidad laboral, en la cual la burocracia y los costos de formalización llevan a muchos a preferir la informalidad; también, en su estudio sobre la regulación del transporte en Perú, destacó la importancia de la colaboración entre empresa, estado y universidad para responder a los cambios en el transporte.

En el marco de una economía pospandemia, ante las notables pérdidas del sector transporte informal, y frente a todas estas evidencias que destacan los beneficios de la formalización del transporte, es oportuno formular la siguiente interrogante de investigación: ¿De qué manera influye la política de formalización pospandemia COVID-19, para el fortalecimiento de la economía, en los transportistas de vehículos de tres ruedas en el distrito de Callería-Ucayali, Perú?. Con vista a esta interrogante la presente investigación tuvo como objetivo general: Determinar la influencia de la política de formalización pospandemia Covid-19 en los transportistas de vehículos de tres ruedas, en el distrito Callería-Ucayali, de Perú.

## 2. Metodología

Para el desarrollo de la presente investigación, se adoptó un enfoque aplicado, dadas las variables de estudio definidas y determinadas previamente. Posteriormente, se formularon hipótesis comprobadas mediante métodos estadísticos, en datos recolectados en muestras representativas que condujeron a conclusiones relevantes.

El nivel de la investigación fue explicativo, dado que según Sierra (2003) este tipo de investigación busca comprender la razón de los hechos a través del establecimiento de relaciones causa-efecto y la prueba de hipótesis.

La población estudiada estuvo conformada por 1000 transportistas de vehículos menores, de tres ruedas conocidos como mototaxistas del Distrito de Callería-Ucayali de Perú. Sobre esta población se seleccionó, durante el año 2020, una muestra aleatoria de 333 transportistas de la misma zona, involucrados en las estrategias de formalización, capacitación y organización diseñadas como parte de las políticas públicas, durante y después de la pandemia de COVID-19 en el distrito de Callería-Ucayali, Perú. Este tamaño de muestra se considera representativa en las ciencias sociales por ser superior al 30% de la población.

La técnica utilizada para la recolección de datos fue la encuesta, lo cual permitió obtener mediciones cuantitativas de una amplia gama de características objetivas y subjetivas de la población (García, 1993, p.102). El instrumento empleado para apoyar la técnica de recolección fue el cuestionario; este instrumento contenía ítems o preguntas sobre los principales motivos que llevaron a trabajar en la informalidad a los transportistas de vehículos menores que operan en el Distrito de Callería, y cómo esta situación agravó su economía durante y después de la pandemia. En este contexto, la participación y opinión de los transportistas fue determinantes para la investigación.

La variable dependiente en este estudio fue la formalización de los transportistas de vehículos de tres ruedas, considerada como una variable de estudio de naturaleza cualitativa ordinal. Esta variable midió el cumplimiento de los transportista con las regulaciones vigentes tales como la presentación de la tarjeta de circulación, la licencia de conducir, y el cumplimiento con el seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT). Como parte de la política de formalización, la licencia de conducir incluye la obtención de licencias de conducir, como parte de la política de formalización

postpandemia de COVID-19; la tarjeta de circulación contempla la adquisición de dichas tarjetas de circulación; y el seguro de accidentes de tránsito se refiere a la obtención o compra del seguro de accidentes, por parte de los transportistas.

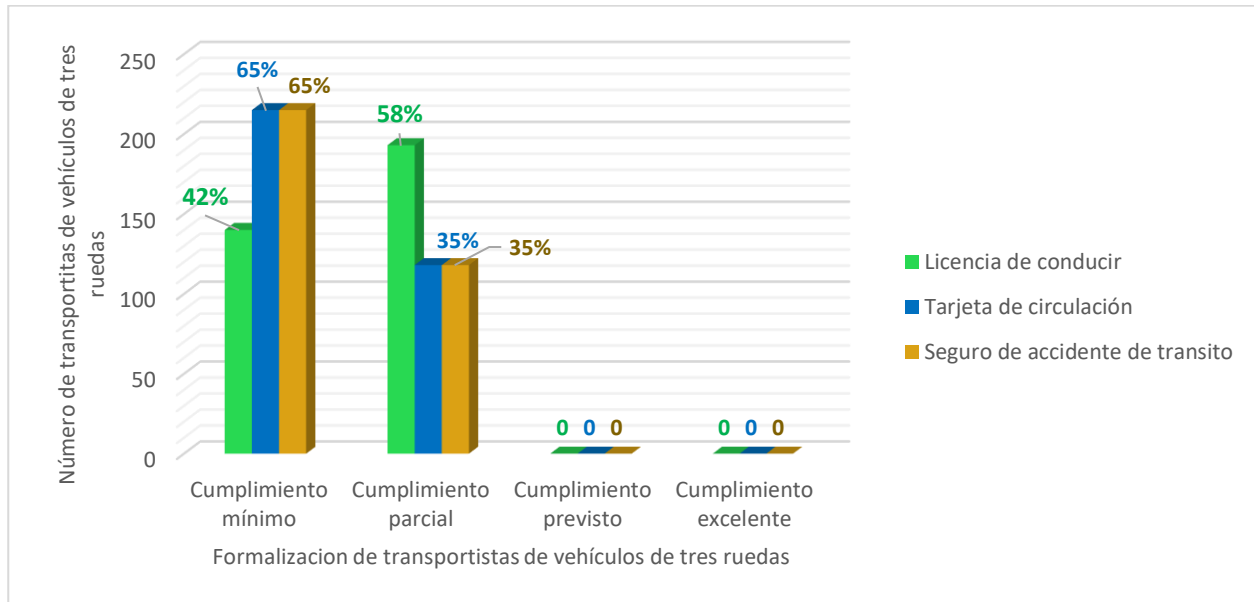
De acuerdo con el instrumento utilizado, la escala de valoración se midió en una escala ordinal que incluyó: Cumplimiento mínimo (1), Cumplimiento parcial (2), Cumplimiento previsto (3) y Cumplimiento excelente (4). Esta variable fue medida en un solo grupo de participantes, observado en dos momentos distintos: una prueba inicial y una prueba final. Esta recolección en dos momentos se hizo para evaluar si el programa de política pública de formalización pospandemia de COVID-19, para el fortalecimiento de la economía, tuvo una influencia significativa en la formalización o reducción de la informalidad de los transportistas de vehículos de tres ruedas en el distrito de Callería-Ucayali.

### 3. Resultados y discusión

A continuación se presentan los resultados descriptivos de la variable de estudio. Los resultados fueron analizados para los transportistas de vehículos de tres ruedas antes y después de la aplicación del programa de

política de formalización pospandemia de COVID-19, para el fortalecimiento de la economía.

Antes de la aplicación de la política de formalización, la variable dependiente se analizó en sus tres dimensiones: Licencia de conducir: El 42% de los transportistas mostraron cumplimiento mínimo, y el 58% mostraron cumplimiento parcial, mientras que ninguno alcanzó un cumplimiento previsto o excelente. En cuanto al cumplimiento de la Tarjeta de circulación: El 65% de los transportistas presentaron cumplimiento mínimo, y el 35% mostraron actitudes de cumplimiento parcial. Al igual que en la primera dimensión, ninguno alcanzó los niveles de cumplimiento previsto ni excelente. Sobre el cumplimiento del Seguro de accidentes de tránsito: El 65% de los transportistas presentaron cumplimiento mínimo, y el 35% mostraron actitudes de cumplimiento parcial. De nuevo, ningún transportista de vehículos de tres ruedas alcanzó los niveles de cumplimiento previsto ni excelente. Es notable en esta descripción que, en las tres dimensiones antes de la aplicación del programa de política de formalización pospandemia, no hubo transportistas que alcanzaran los niveles de cumplimiento elevado (previsto o excelente) contenidas en las dos últimas valoraciones.

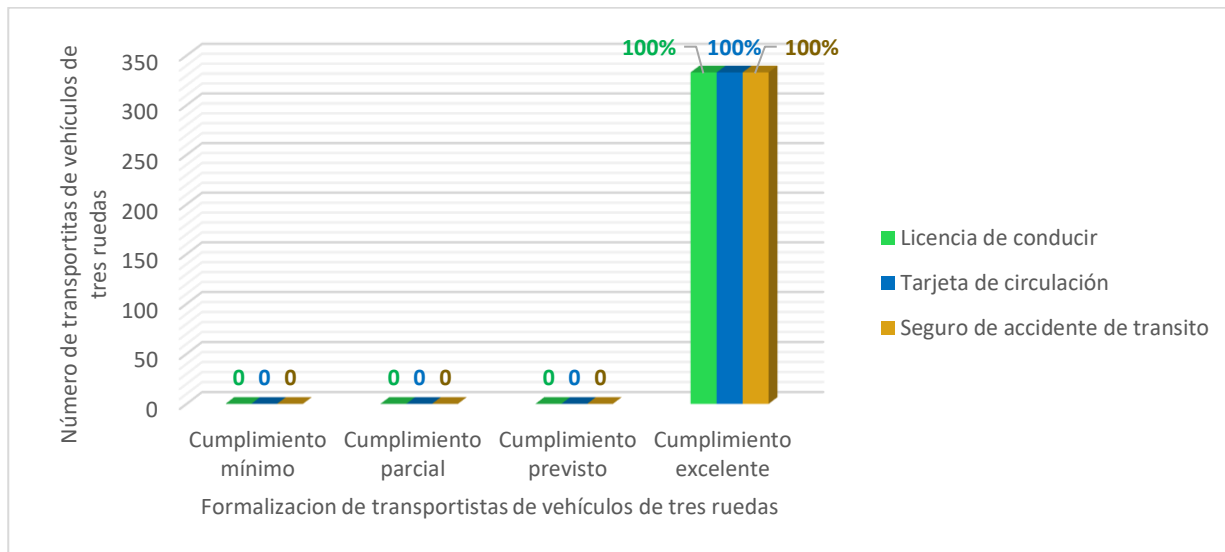


**Gráfico N° 1: Prueba inicial. Prevalencias sobre cumplimiento de formalización de transportistas de vehículos de tres ruedas, antes de la aplicación del programa en el distrito de Calleria – Ucayali.**

Fuente: Base de datos de la investigación.

Después de aplicar el programa de política de formalización pospandemia COVID-19 para el fortalecimiento de la economía, se observaron cambios significativos en las tres dimensiones analizadas de la variable dependiente. Estos cambios se reflejan en las dimensiones de licencia de conducir, tarjeta de circulación, y seguro de accidentes de tránsito. También, es de resaltar que estas políticas incluyen estrategias legales y el uso de

tecnología, como la creación del Aplicativo Administrativo Informático (AITAC) para la formalización del transporte público. Igualmente la aplicación de estas políticas proporcionaron educación vial a los transportistas, lo cual incluye el fomentó una reflexión sobre las desventajas y ventajas de la informalidad, así como sobre el alcance legal de sus actividades.



**Gráfico Nº 2: Prueba final. Prevalencias sobre cumplimiento de formalización de transportistas de vehículos de tres ruedas, después de la aplicación del programa en el distrito de Callería – Ucayali.**  
 Fuente: Base de datos de la investigación.

Tras la implementación del programa, no se registraron transportistas con niveles de cumplimiento mínimo, parcial o previsto en ninguna de las tres dimensiones mencionadas. Por el contrario, en la escala de valoración de cumplimiento excelente, el 100% de los transportistas de vehículos de tres ruedas alcanzaron este nivel. Esto indica que la aplicación del programa tuvo un impacto positivo en la formalización de los documentos requeridos. Estos hallazgos corroboran que todos los transportistas participantes en el estudio, luego de la aplicación del programa, avanzaron de niveles de cumplimiento mínimo y parcial a un nivel de cumplimiento excelente.

Se demuestra que la variable independiente, de aplicación de política de formalización pospandemia COVID-19, para el fortalecimiento de la economía, influyó positivamente en cambiar el cumplimiento de los transportistas, pasando del cumplimiento mínimo y parcial a un nivel de cumplimiento excelente. Estos resultados se observaron en todos los

transportistas de vehículos de tres ruedas (100%), estudiados en el distrito de Callería-Ucayali.

Para complementar el análisis descriptivo, dada la aleatoriedad y la representatividad de la muestra utilizada en el estudio, se practicó una prueba estadística inferencial conocida como prueba no paramétrica de rango de Wilcoxon, utilizando el software SPSS versión 26, propia para analizar una variable de naturaleza cualitativa ordinal, en dos momentos: antes y posterior a la aplicación del programa de políticas de formalización, lo cual permitió analizar la utilidad del programa y, en consecuencia, comprobar la influencia de la política de formalización pospandemia COVID-19 en el cumplimiento de normativas para los transportistas de vehículos de tres ruedas en el distrito de Callería-Ucayali. Para dicha comprobación se establecieron las siguientes hipótesis:

Hipótesis Nula (Ho): La política de formalización pospandemia COVID-19 para el fortalecimiento de la economía no influye significativamente en los transportistas de vehículos de tres ruedas en el distrito de Callería-Ucayali.

Hipótesis Alternativa (H1): La política de formalización pospandemia COVID-19 para el fortalecimiento de la economía influye significativamente en los transportistas de vehículos de tres ruedas en el distrito de Callería-Ucayali.

De acuerdo con los resultados obtenidos se observó que el valor de significación bilateral (Sig.) fue de 0,000. Este valor es inferior al nivel de significación propuesto ( $\alpha/2 = 0,025$ ), es decir,  $0,000 < 0,025$ . Esta comparación demuestra que la proposición es verdadera, lo que llevó a rechazar la hipótesis nula y aceptar la hipótesis

alternativa; por lo que se concluye con un 95% de confianza que hay una diferencia significativa entre los niveles de cumplimiento de formalización de los transportistas de vehículos de tres ruedas en el distrito de Callería-Ucayali en el momento inicial (antes de la aplicación del programa) y en el momento final (después de la aplicación del programa). Por lo tanto, con una probabilidad de error de 0,025, se afirma que la aplicación del programa de política pospandemia COVID-19, para el fortalecimiento de la economía, influyó significativamente en la formalización de estos transportistas en el año 2020, medida esta última por el cumplimiento de los transportista con las regulaciones vigentes (presentación de la tarjeta de circulación, la licencia de conducir, y el cumplimiento con el seguro obligatorio de accidentes de tránsito - SOAT-).

**Tabla 1. Contraste con Rango de Wilcoxon del cumplimiento de formalización de transportistas de vehículo de tres ruedas en el distrito de Callería Ucayali.**

	Prueba de salida: Formalización de transportistas de vehículo de tres ruedas - Prueba de entrada: Formalización de transportistas de vehículo de tres ruedas
Z	-16,502 <sup>b</sup>
Sig. asintótica (bilateral)	0,000

Fuente: Base de datos de la investigación.

#### 4. Conclusiones

El objetivo general de esta investigación fue determinar la influencia de la política de formalización pospandemia COVID-19 en los transportistas de vehículos de tres ruedas en Callería-Ucayali, Perú. La hipótesis investigativa planteada fue que dicha política influye significativamente en estos transportistas. Los resultados indicaron que las políticas de formalización pospandemia COVID-19 fortalecieron significativamente en el desempeño de los transportistas de vehículos menores de tres ruedas en el distrito de Callería-Ucayali en el sentido de que esta actividad elevó su cumplimiento con normativas vigentes.

Previo a la presente investigación se determinó que la crisis económica de los transportistas de vehículos menores es una consecuencia de la pandemia de COVID-19, conocida como un efecto pospandémico. Esta situación fortaleció la informalidad la cual experimentó, según lo hallado en la presente investigación, un cambio significativo con la implementación de políticas de formalización postpandemia propuestas en esta investigación. Este cambio significativo no solo se refiere al cumplimiento de la normativa vigente (presentación de la tarjeta de circulación, la licencia de conducir, y el cumplimiento con el seguro obligatorio de accidentes de tránsito - SOAT-), sino al incentivo del uso de tecnología, como la creación del Aplicativo Administrativo Informático (AITAC) para la formalización del sector, y la educación vial para los transportistas.

Los resultados obtenidos luego de la aplicación del programa mostraron una mejora significativa en la actividad de los transportistas estudiados, en las tres dimensiones consultadas (licencia de conducir, tarjeta de circulación y seguro de accidentes de tránsito), ningún transportista presentó niveles de cumplimiento mínimo, parcial o previsto, y todos alcanzaron un nivel de cumplimiento excelente. Esto demuestra que la política de formalización postpandemia de COVID-19, para el fortalecimiento de la

economía, influyó positivamente en cambiar las actitudes de los transportistas, pasando de cumplimiento mínimo o parcial a un nivel de cumplimiento excelente, con la normativa vigente.

Estos resultados coinciden con las investigaciones de Barrios y Coutiño (2014) destacan la importancia del transporte de vehículos menores de tres ruedas como una alternativa de movilidad accesible, resaltando la necesidad de políticas de formalización adecuadas.

Los beneficios de la formalización no se limitan solo al ámbito económico, por el contrario, Montoya, Rodríguez, Albavera y Valero (2016) enfatizan la relación entre la prevención de accidentes y la formalización del transporte, incluyendo el uso de cascos y la prohibición del consumo de alcohol. Por cuanto, según Ruiz (2016), las políticas de formalización dotan de herramientas adecuadas a los transportistas de vehículos menores, considerando la subsistencia de estos y sus familias.

De allí que puede deducirse que las políticas de formalización implementadas después de la pandemia de COVID-19, en el distrito de Perú, han fortalecido significativamente la economía de los transportistas de vehículos menores de tres ruedas en el distrito de Callería-Ucayali en 2020. Estas políticas se enfocaron en tres aspectos clave para lograr este fortalecimiento: Tramitación y exigencias de Licencia de Conducir, la adquisición de tarjetas de circulación, y la obtención del seguro de accidentes de tránsito, por parte de los transportistas de vehículos de tres ruedas en Callería-Ucayali.



## 5. Referencias

- Barbarén, C., y Chú, M. (2013). Regulaciones del transporte y accidentes de tránsito por vehículos motorizados en el Perú. *Revista Medica Herediana*, 15(1), 305-310.
- Barrios Hernández, B., y Coutiño Osorio, P. F. (2014). El servicio de mototaxis: Una fuente alternativa de trabajo en Puebla. *Revista de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales*, (2)3, 157-171.
- Cota Yañez, R., y Navarro Alvarado, A. (2016). Análisis Económico. *Revista Análisis Económico*, 12(2), 125-144.
- Diario El Peruano. (2016). Ley de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores LEY N° 27189. Lima. Documento en línea, recuperado desde: [http://transparencia.mtc.gob.pe/idm\\_docs/normas\\_legales/1\\_0\\_4189.pdf](http://transparencia.mtc.gob.pe/idm_docs/normas_legales/1_0_4189.pdf)
- Gómez Naranjo, L. G. (2007). La informalidad en la economía, algo incuestionable. *Semestre Económico*, 47-67.
- Infante, R. (2019). Crecimiento, cambio estructural y formalización. En J. M. Salazar & J. Chacaltana (Eds.), *Políticas de formalización en América Latina* (pp. 51-69). Lima: Organización Internacional del Trabajo.
- Lulo, J. (2020). Imaginar la pospandemia. Documento en línea, recuperado desde: <https://www.catedradehermeneutica.org/wp-content/uploads/2020/05/Imaginar-la-pospandemia.pdf>
- Montoya Sanabria, S. M., Rodríguez Hernández, J. M., Albavera Hernández, C., y Valero Alvarado, O. M. (2016). Evidencias para la prevención y control de lesiones en motocicletas. *Salud Pública*, 1-18.
- Oficina Internacional del Trabajo Ginebra. (2002). El trabajo docente y la economía informal. Ginebra: Conferencia Internacional del Trabajo. Documento en línea, recuperado desde: <https://www.ilo.org/public/spanish/standards/relm/ilc/ilc90/pdf/rep-vi.pdf>
- Rabossi, F. (2019). Los caminos de la informalidad. *Sociología y Antropología*, 797-818.
- Robles Ortiz, D., y Martínez García, M. Á. (2018). Determinantes principales de la informalidad: un análisis regional para México. *Región y sociedad*, 12(2), 1-35.
- Ruiz Montañez, M. (2016). Un nuevo modelo de transporte para el Gran Santo Domingo. *Ciencia y sociedad*, 4(2), 337-359.

Salazar Suarez, A. X. y Pilay Tigreros, S. M. (2018). Estudio de viabilidad para la implementación de una cooperativa de mototaxi en el recinto Chan Chan de los dos pinos del cantón Marcelino Maridueña. Guayaquil: Universidad de Guayaquil.

Tókmán, V. E. (2007). Informalidad, inseguridad y cohesión social en América Latina. Santiago: Naciones Unidas.

Torres Trujillo, R. (2017). Introducción a la regulación del Transporte en el Perú. *Círculo de Derecho Administrativo*, 301-308.

Véliz Torresano, J., y Díaz Christiansen, S. (2014). El fenómeno de la informalidad y su contribución al crecimiento económico: el caso de la ciudad de Guayaquil. *Revista de Economía, Finanzas y Ciencias Administrativas*, 90-97.