



ESCUELA UNIVERSITARIA DE POSGRADO

REGULACIÓN JURÍDICA DE LA ACTIVIDAD DE LOS TUBULARES EN LA ZONA
RESERVADA LAGUNA DE HUACACHINA, AÑO 2019

Línea de investigación:

Procesos jurídicos y resolución de conflictos

Tesis para optar el grado académico de Maestra en Derecho Empresarial

Autora:

Hernández García, Rubeth

Asesor:

Sánchez Camargo, Mario
(ORCID: 0000-0002-3368-9102)

Jurado:

Salazar Vargas, Lucy María
Miranda Aburto, Elder Jaime
Tornero Cruzatt, Yuri Alekandrov

Lima - Perú

2023

Reporte de Análisis de Similitud

Archivo:

[1A_HERNÁNDEZ_GARCÍA_RUBETH_MAESTRÍA_2022.docx](#)

Fecha del Análisis:

8/08/2022

Analizado por:

Astete Llerena, Johnny Tomas

Correo del analista:

jastete@unfv.edu.pe

Porcentaje:

1 %

Título:

REGULACIÓN JURÍDICA DE LA ACTIVIDAD DE LOS TUBULARES EN LA ZONA RESERVADA LAGUNA DE HUACACHINA, AÑO 2019

Enlace:

<https://secure.arkund.com/old/view/136180514-972919-116601#q1bKLvayio7VUSrOTM/LTMtMTsxLTIWyMggFAA==>





Universidad Nacional
Federico Villarreal

VRIN | VICERRECTORADO
DE INVESTIGACIÓN

ESCUELA UNIVERSITARIA DE POSGRADO

REGULACIÓN JURÍDICA DE LA ACTIVIDAD DE LOS TUBULARES EN LA ZONA
RESERVADA LAGUNA DE HUACACHINA, AÑO 2019

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:
PROCESOS JURIDICOS Y RESOLUCION DE CONFLICTOS

TESIS PARA OPTAR EL GRADO:
MAESTRA EN DERECHO EMPRESARIAL

Autor:

Hernández García, Rubeth

Asesor:

Sánchez Camargo, Mario
(ORCID: 0000-0002-3368-9102)

Jurado:

Salazar Vargas Lucy María
Miranda Aburto Elder Jaime
Tornero Cruzatt Yuri Alekandrov

Lima-Perú

2023

Dedicatoria:

A mi hija, mi motor para seguir avanzando en este largo camino del aprendizaje.

A mis maestros, quienes han sido parte fundamental en mi vida profesional.

Índice de contenido

RESUMEN	8
ABSTRACT	9
I Introducción	10
1.1 Planteamiento del problema	10
1.2 Descripción del problema	11
1.3 Formulación del problema	13
1.3.1 Problema general	13
1.3.2 Problema Específicos	13
1.4 Antecedentes	14
1.5 Justificación de la Investigación	17
1.6 Limitaciones de la investigación	19
1.7 Objetivos de la Investigación	19
1.7.1 Objetivo General	19
1.7.2 Objetivos Específicos	19
1.8 Hipótesis	19
II Marco teórico	21
2.1 Marco conceptual	21
III Método	36
3.1 Tipo de investigación	36
3.2 Población y muestra	37
3.3 Operacionalización de variables	37
3.4 Instrumentos	38
3.5 Procedimientos	39

	4
3.6 Análisis de datos	39
3.7 Consideraciones éticas	40
IV. Resultados	41
V. Discusión de resultados	52
VI. Conclusiones	53
VII. Recomendaciones	54
VIII. Referencias	56
IX. Anexos	60
Anexo A: Matriz de consistencia	60
Anexo B: Validación de instrumentos	61
Anexo C: Confiabilidad de Instrumentos	64
Anexo D: Instrumento de medición	65
Anexo D: Instrumento de medición: Entrevista a profundidad	66
Anexo E: Imágenes de vehículos tubulares en la zona reservada Laguna de Huacachina, Ica	670
Anexo F: Proyecto de ley.	72

Indice de tablas

Tabla 1 Distribución de la población de estudio	37
Tabla 2 Operacionalización de la variable independiente. Regulación jurídica	38
Tabla 3 Operacionalización de la variable dependiente. Actividades de vehículos tubulares	38
Tabla 4 Distribución de la población de estudio que se aplicara el cuestionario	39
Tabla 5 Frecuencia de la variable independiente. Regulación jurídica	41
Tabla 6 Frecuencia de la dimensión. Ley general de transporte y tránsito terrestre. Ley N° 27181	42
Tabla 7 Frecuencia de la dimensión. Reglamento Nacional de Vehículos/MTC	43
Tabla 8 Frecuencia de la dimensión. Directiva N° 002-2006	44
Tabla 9 frecuencia de la variable dependiente. Actividades de tubulares	45
Tabla 10 Información de ajuste de los modelos entre la regulación jurídica y la actividad de tubulares	46
Tabla 11 Información de ajuste de los modelos entre regulación de la actividad de los tubulares y la Ley General de Transporte y tránsito terrestre. Ley N° 27181	47
Tabla 12 Pseudo R cuadrado coeficiente de determinación de dependencia de las variables	47
Tabla 13 Información de ajuste de los modelos entre regulación de la actividad de los tubulares y el Reglamento Nacional de Vehículos/MTC.	48
Tabla 14 Pseudo R cuadrado coeficiente de determinación de dependencia de las variables	49
Tabla 15 Información de ajuste de los modelos entre regulación de la actividad de los tubulares y la Directiva N° 002-2006	49
Tabla 16 Pseudo R cuadrado coeficiente de determinación de dependencia de las variables	50
Tabla 17 Análisis de respuestas de las preguntas de las entrevistas	51

Tabla 18 Expertos durante la evaluación del instrumento de las variables de medición	61
Tabla 19 Confiabilidad del instrumento	64

Indice de figuras

Figura 1 Nuevo diseño de la norma actualizada - vehículo de paseo	12
Figura 2 Diseño DITRIAC	36
Figura 3 Diagrama de la frecuencia de la variable independiente. Regulación jurídica	41
Figura 4 Diagrama de la frecuencia de la dimensión. Ley general de transporte y tránsito terrestre. Ley N° 27181	42
Figura 5 Diagrama de la frecuencia de la dimensión. Reglamento Nacional de Vehículos/MTC	43
Figura 6 Diagrama de la frecuencia de la dimensión. Directiva N° 002-2006	44
Figura 7 Diagrama de la variable dependiente. Actividades de tubulares	45
Figura 8. Variación del coeficiente de confiabilidad	64

RESUMEN

Objetivo: Determinar cómo influye la regulación jurídica en la actividad de los tubulares en la zona reservada laguna de Huacachina, año 2019. **Método:** El presente estudio está enmarcado en el enfoque mixto, de tipificación explicativa (correlacional – causal) y de diseño de triangulación concurrente, para la recolección de datos se aplicó la encuesta y la entrevista a profundidad.

Resultados: El 42.9% de personas encuestadas señalaron estar totalmente de acuerdo que se requiere la regulación jurídica en las actividades de tubulares en la zona reservada Laguna de Huacachina y un 14.3% están parcialmente en desacuerdo en su regulación jurídica. Asimismo, el 50% de personas encuestadas señalaron estar totalmente de acuerdo que la ley General de Transporte y tránsito terrestre. Ley N° 27181 debe ser revisada y regulada en relación al control de las actividades de vehículos tubulares en la zona reservada Laguna de Huacachina y un 14.3% están totalmente en desacuerdo. Por su parte, el 64.3% de personas encuestadas señalaron estar totalmente de acuerdo que el Reglamento Nacional de Vehículos/MTC debe ser revisado y regulado en relación al control de las actividades de vehículos tubulares en la zona reservada Laguna de Huacachina. **Conclusiones:** Se concluye, no existe una regulación jurídica para las actividades de vehículos tubulares en la zona reservada Laguna de Huacachina y la propuesta de una norma legal influye positivamente en la regulación de la actividad de los tubulares en la zona reservada Laguna de Huacachina.

Palabras clave: regulación jurídica, actividad de los tubulares, licencia de conducir, asociaciones y formalidad.

ABSTRACT

Objective: To determine how legal regulation influences the activity of tubulars in the Huacachina lagoon reserved area, year 2019. **Method:** The present study is framed in the mixed approach, of explanatory typification (correlational - causal) and of triangulation design concurrent, for the data collection the survey and the in-depth interview were applied. **Results:** 42.9% of people surveyed indicated that they fully agree that legal regulation is required in tubular activities in the Laguna de Huacachina reserved area and 14.3% partially disagree with its legal regulation. Likewise, 50% of the people surveyed indicated that they fully agree with the General Law of Transportation and land transit. Law No. 27181 must be reviewed and regulated in relation to the control of tubular vehicle activities in the Laguna de Huacachina reserved area and 14.3% totally disagree. For their part, 64.3% of the people surveyed indicated that they fully agree that the National Vehicle / MTC Regulation should be reviewed and regulated in relation to the control of tubular vehicle activities in the Laguna de Huacachina reserved area. **Conclusions:** It is concluded that there is no legal regulation for the activities of tubular vehicles in the Laguna de Huacachina reserved area and the proposal of a legal norm positively influences the regulation of the activity of tubular vehicles in the Laguna de Huacachina reserved area.

Keywords: legal regulation, tubular activity, driver's license, associations and formality.

I Introducción

1.1 Planteamiento del problema

La inversión, mercado y empresa se vinculan estrechamente con el turismo. Es una actividad que puede ser realizada de múltiples formas en la medida que el turista, al igual que los ciudadanos, deben satisfacer las mismas necesidades, solo que de manera más inmediata. La legislación turística en el Perú ofrece incentivos a todos aquellos que quieren llevar a cabo esta actividad, sin embargo la ley no solo debe ofrecer ventajas económicas y facilidades tributarias a quienes nos brindan estos productos o servicios, sino también generar responsabilidad o fomentar estas actividades incluyendo el concepto de desarrollo sostenible que permita brindar al consumidor final las condiciones mínimas de protección sean en materia de salubridad, seguridad personal y respeto a los derechos fundamentales de la personas.

El concepto turismo ha ido cambiando en los últimos tiempos, la idea de viajar por placer solo en temporadas de vacaciones con la familia, ha cambiado por los fines de semana largos que brinda el gobierno cada cierto tiempo. Con la dación de la ley general del turismo, en el año 2009, el gobierno declara de interés nacional la actividad turística, en razón de los ingresos económicos que este rubro genera.

Sin embargo, vemos que esta actividad va alcanzando un potencial muy sólido en el mercado, que si bien es cierto no solo abarca el rubro hotelero sino todos los necesarios y complementarios a la satisfacción de las necesidades de los turistas en un lugar determinado. Esta actividad turística empresarial necesariamente tiene que ir de la mano con la protección de los derechos fundamentales de la persona, contenidos principalmente en la normatividad vigente como es la constitución política del estado, el código de protección y defensa del consumidor, la ley general del ambiente por mencionar algunas.

1.2 Descripción del problema

La presente investigación estaba basado en la necesidad de regular jurídicamente la situación de los tubulares como vehículos de turismo de aventura dentro de la zona reservada La Laguna de Huacachina en la ciudad de Ica, actualmente existen más 180 vehículos de estas características que son adaptados o modificados de acuerdo a las exigencias de sus propietarios, sin observar una norma técnica impartida por el Ministerio de transportes y comunicaciones, la misma que no tiene la jerarquía suficiente para regular su inscripción en los registros públicos, tan solo contiene definiciones y especificaciones de los vehículos en sus diferentes clases, siendo meramente referencial y no con la jerarquía para poder inscribir estos vehículos como tales, es decir, como tubulares al servicio de transporte público, que ese es realmente su fin y uso.

Como antecedente, se tiene que mediante Oficio N° 0754-2016-AMPI la Municipalidad Provincial de Ica solicitó a la ex Dirección General de Transporte Terrestre del MTC se pronuncie respecto a la circulación de los vehículos tubulares, adjuntando fotografías de dichos vehículos, los cuales contaban con Placas de Rodaje de vehículos convencionales para su circulación por el Sistema Nacional de Transporte Terrestre – SNTT.

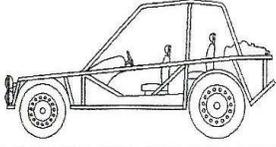
De acuerdo a lo informado por CANATUR en la Carta N° 056-2019-CNT, se han identificado vehículos tubulares que cuentan con placa única de rodaje, y de la consulta en línea en la página web de SUNARP se observa que no existe concordancia entre el vehículo original (color, marca y modelo) y lo encontrado en la realidad, verificándose que dichos vehículos han sido modificados en su estructura para convertirlos en vehículos tubulares, manteniendo, en muchos casos, la placa de rodaje del chasis original.

Es preciso señalar que se ha puesto en duda que la modificación de dichos vehículos cumpla con condiciones mínimas de seguridad pues se han registrado reiterados accidentes, y en algunos casos, con consecuencias fatales como la muerte de personas.

En relación a esta problemática, MINCETUR considera necesario evaluar la modificación del RNAT, debiendo señalar de manera explícita quien es la autoridad competente (gobierno regional o local) que debe asumir la expedición de las autorizaciones correspondientes, dado que a la fecha existe un desconcierto respecto a las competencias. De otro lado, se tiene que los vehículos tubulares se encuentran calificados por la Resolución Directoral N° 4848-2006-MTC/15 que aprobó la Directiva N° 002-2006- MTC/15 que establece la "Clasificación Vehicular y Estandarización de Características Registrables Vehiculares" (en adelante, Directiva). En la Tabla II de la Directiva se describe el vehículo de categoría M1 de carrocería tubular, conforme al siguiente detalle:

Figura 1

Nuevo diseño de la norma actualizada - vehículo de paseo

TUB	TUBULAR	M1	Vehículo de paseo ó deportivo basado en un chasis ligero de tubos, generalmente de motor posterior ó central. No circula dentro del SNTT.	
-----	---------	----	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------

Como se puede observar, los vehículos de carrocería tubular pertenecen a la categoría M1 y de acuerdo a la definición no deben circular dentro del Sistema Nacional de Transporte Terrestre (SNTT).

Sin perjuicio de lo antes indicado, si bien es cierto estos vehículos no circulan por el SNTT y no requieren inmatriculación, ello no enerva la competencia del órgano rector de establecer las

características técnicas que deben cumplir los vehículos tubulares a fin de garantizar las condiciones de seguridad de los usuarios, debiendo cumplir además con lo establecido en el RNV de acuerdo a su categoría vehicular, todo ello en virtud a la tutela del bien mayor que es la protección de la vida e integridad de las personas.

Adicionalmente a la regulación jurídica de su circulación por el sistema dunar de la área reservada, se debe considerar el riesgo a la integridad física y la exposición al peligro de los pasajeros que este transporte de aventura genera y sin poder tener acceso al SOAT, justamente por no ser un vehículo considerado transitable dentro del sistema nacional de transporte terrestre, consecuentemente cualquier accidente con posible pérdida de vidas humanas queda desprotegidas quedando al azar la responsabilidad jurídica de estos vehículos.

1.3 Formulación del problema

1.3.1 Problema general

¿Cuál es la influencia entre la regulación jurídica y la actividad de los tubulares en la zona reservada Laguna de Huacachina, año 2019?

1.3.2 Problema Específicos

- ¿Cuál es la influencia entre la falta de regulación de la actividad de los tubulares en la zona reservada Laguna de Huacachina, año 2019 y la Ley General de Transporte y tránsito terrestre Ley N° 27181?
- ¿Cuál es la influencia entre la falta de regulación de la actividad de los tubulares en la zona reservada Laguna de Huacachina, año 2019 y el Reglamento Nacional de Vehículos/MTC?
- ¿Cuál es la influencia entre la falta de regulación de la actividad de los tubulares en la zona reservada Laguna de Huacachina, año 2019 y la Directiva N° 002-2006?

1.4 Antecedentes

1.4.1 Antecedentes internacionales

Pérez (2011) en su estudio “Impacto ambiental en playas & dunas por el uso de vehículos todo terreno”, señala que el problema del impacto de vehículos todo terreno debería incluirse en los Programas Integrados de Manejo Costero, con el propósito de establecer políticas y proporcionar procedimientos que aseguren se reglamente su uso, dirigiendo las normas a proteger los recursos litorales, promover la seguridad de los usuarios de esta zona y minimizar los conflictos entre sus diferentes grupos. El auge de estos vehículos se está expandiendo en un vacío político que urge sea llenado no con restricciones generales de uso sino con legislación ambiental protectora de los espacios naturales. Finalmente, la zona costera (ecosistema+paisaje+economía) es un interés marítimo-continental prioritario dentro de cualquier política, razón por la cual dentro del contexto de una gestión integrada de manejo costero debería contemplarse el adecuado gerenciamiento de las actividades vehiculares fuera de ruta, con objeto de contribuir a preservar los diferentes subambientes.

Campanell (2009) en su estudio “La construcción de un concepto llamado regulación Derecho de la regulación, los servicios públicos y la integración regional, tomo I, Comparaciones y comentarios”, señala que el análisis económico, social e histórico del concepto regulación, como sus muchas dimensiones aplicativas, permite entender que este concepto ha tenido varias dificultades en su conceptualización, impedimento que no desconoce las ventajas que ha generado en los nuevos modelos de Estado, ya sea a través de su marco regulatorio o de la actividad que ejerce. Por esta razón, se considera que su presencia es necesaria e indiscutible, incluso en contextos como el colombiano, siendo este un claro ejemplo de la disyuntiva teórico-práctica que se presenta, pues no existe un concepto unívoco y preciso de regulación en su ordenamiento, lo

que de ninguna manera ha impedido que en la práctica el Estado despliegue su actividad regulatoria y garantice la debida prestación de los servicios públicos (admitiendo el cambio de la titularidad pública por la regulación estatal). Esto permite evidenciar que el concepto regulación a nivel global presenta varias deficiencias; sin embargo, la importancia de la figura ha permeado los distintos ordenamientos jurídicos, por lo que su influencia sobre la evolución de los mercados ha sido dantesca. Finalmente se concluye que no importa cuán complicada sea su situación dogmática, pues en la práctica estos problemas no tienen mayor relevancia en la consecución de sus finalidades, e incluso estos límites teóricos no han logrado desestimular la regencia de este concepto. Sin embargo, esto no es una excusa para que las instituciones encargadas de su conceptualización hagan a un lado su obligación de sistematizar, ordenar y mejorar lo que hasta ahora se tiene en materia de regulación. Asimismo, *la regulación ha sido la respuesta a vetustos mecanismos dados por los sistemas de mercado en algunos ordenamientos*. Hoy su aplicación en un Estado de Derecho, donde las estructuras industriales y económicas, los grupos de interés y las competencias del mercado lo exigen, se concreta su necesidad y propósito, al margen de los distintos tropiezos que ha tenido que enfrentar, afirmando por ello que es necesario que los nuevos modelos de eficacia económica sigan siendo impulsados por los sistemas que ya los acogieron en su ordenamiento.

1.4.2 Antecedentes nacionales

Chuco (2017) en la tesis “Percepción de los Empresarios Turísticos sobre el nivel del Impacto Económico del Turismo en la Laguna Huacachina, Ica, año 2017”, la presente investigación fue de tipo cuantitativo, no experimental, cuyo objetivo fue determinar la percepción de los empresarios Turísticos sobre el nivel del Impacto Económico de Turismo en la Laguna Huacachina de Ica en el año 2017. La muestra estuvo conformada por 31 empresarios turísticos

ubicados en la Laguna Huacachina, el instrumento utilizado para la recolección de datos fue el cuestionario. Se concluye que la informalidad no se ve reflejada solo en la prestación de servicios para la práctica de los tubulares, sino que también en la presencia de edificación construidas sin permiso municipal y que además funcionan como empresas prestadoras de servicios turísticos, edificaciones que no cumplen con los requisitos para encontrarse ubicados en los alrededores de atractivos turísticos, pues atentan contra la sostenibilidad del atractivo.

Negro (2016) en su estudio “La laguna de Huacachina en Ica, una oportunidad de gestión al borde del abismo”, se concluye que, la gestión del balneario de Huacachina está en el borde de un abismo y no hay retorno posible si no se actúa de inmediato y con el compromiso y trabajo de todas las partes involucradas. La situación y problemática en que se encuentra son de gran complejidad, ya que tiene elementos vinculados con el uso del suelo, manejo de las dunas (actividades de vehículos tubulares), administración del agua, la gestión del área de conservación regional, la gestión de la zona monumental del centro poblado de Huacachina, la gestión de la flora y fauna en el área urbana y muchos otros. Todo ello requiere de voluntad política, financiamiento económico y participación ciudadana.

Armas (2011) en la tesis “Marco jurídico de la actividad turística: estrategia de ordenación para el desarrollo sostenible del turismo nacional”, se concluye que el turismo necesita un ordenamiento legal, el cual debe incluir una ley general que impulse el desarrollo sostenible del turismo del país procurando resguardar el medio ambiente y los recursos naturales concordante con el crecimiento y el desarrollo de los pueblos en una continua gesta de equidad social y equilibrio generacional. En el periodo investigado el ordenamiento turístico, llámese leyes y normativa administrativa concernientes al turismo, no se adecua o engarza hacia el desarrollo sostenible, pues los resultados nos indican las mismas falencias y deficiencias de periodos

anteriores, salvo eventos coyunturales que nos hacen ver cierto crecimiento, pero sin desarrollo. Finalmente la importancia de la Industria Turística en la Economía del país, teniendo en cuenta las cifras ascendentes en los últimos años, amerita la existencia de un ordenamiento turístico que sustente un régimen legal adecuada dentro del plexo de relaciones económicas, aceleradas por la globalización y las transformaciones tecnológicas, donde el turismo se sitúa como un factor preponderante para propiciar el desarrollo y donde el Perú tiene grandes ventajas por las condiciones históricas, naturales, culturales y paisajistas, sin embargo a pesar de ello, estamos muy distantes de alcanzar los niveles de otros grupos de países del continente (México, Canadá, Brasil y Costa Rica) que con poco o menos riquezas turísticas, tiene mayor rendimiento económico en el ámbito turístico.

Morán (2015) en su investigación "Límites de la regulación jurídica de la gestión y política ambiental en la Tutela de los derechos fundamentales de las poblaciones y el desarrollo sostenible ante los daños y perjuicios de la actividad empresarial en la explotación de los recursos naturales de la economía peruana" señala que existen factores regulatorios jurídicos limitantes (incipiente legislación en materia ambiental, especialización de magistrados, falta de promoción de fiscalización ambiental), que impiden la protección efectiva de los derechos de las poblaciones vinculadas a la explotación de los recursos naturales del país y su incidencia en la seguridad jurídica de sus derechos fundamentales ante los daños y perjuicios de la actividad empresarial con el desarrollo sostenible en la economía peruana.

1.5 Justificación de la Investigación

1.5.1 Justificación metodológica.

La justificación metodológica radica porque se aplicará los instrumentos de medición, los cuales una vez validados y determinados su confiabilidad, podrán ser utilizados para el desarrollo

de otros estudios que consideren las mismas variables, pero desde diversos contextos o características específicas. Las investigaciones de enfoque mixto, en el lado cuantitativo requieren de instrumentos que evalúen las variables y la presente investigación se contará con cuestionarios que evalúen la variable 1 denominada regulación jurídica y la variable 2 denominada actividad de los tubulares.

1.5.2 Justificación social

Desde el punto de vista social, los resultados de la presente investigación permitirán sugerir a los funcionarios públicos de la provincia de Ica, el control de las actividades de los vehículos tubulares y así generar mayor confianza y transparencia a la comunidad.

1.5.3 Justificación teórica

La presente investigación se justifica teóricamente porque se recopiló teorías y conceptos que permitirá entender la variable 1 regulación jurídica, que en los últimos años se ha dado la mayor importancia a las teorías sugeridas por los autores que son citados en la presente investigación. Finalmente, los resultados de la presente investigación pueden utilizarse como guía y fuente de información para la realización de futuras investigaciones.

1.5.4 Importancia

La importancia de esta investigación radica en que permitiría que los vehículos tubulares, que no se encuentran regulados en el Reglamento Nacional de Vehículos, puedan ser parte de él, con lo que se lograría obtener la suscripción vehicular, contribuyendo así al desarrollo de una actividad controlada en beneficio de los usuarios y su seguridad integral, de cada usuario que utilice los vehículos tubulares con fines recreativos, y también la investigación tiene una importancia en la protección del medio ambiente y de los recursos existentes en la Zona Reservada de la Huacachina.

1.6 Limitaciones de la investigación

Para este estudio, se considera como limitaciones, en primer lugar, la falta de colaboración de los empresarios y operadores de los tubulares, así como de las autoridades locales, también es una limitación el tiempo disponible para la recolección de información, debido a la necesidad de trasladarse hasta la propia área reservada de Huacachina para obtenerla.

1.7 Objetivos de la Investigación

1.7.1 Objetivo General

Determinar cómo influye la regulación jurídica en la actividad de los tubulares en la zona reservada laguna de Huacachina, año 2019.

1.7.2 Objetivos Específicos

- Determinar la influencia entre la falta de regulación de la actividad de los tubulares en la zona reservada Laguna de Huacachina, año 2019 y la Ley General de Transporte y tránsito terrestre Ley N° 27181.
- Determinar la influencia entre la falta de regulación de la actividad de los tubulares en la zona reservada Laguna de Huacachina, año 2019 y el Reglamento Nacional de Vehículos/MTC.
- Determinar la influencia entre la falta de regulación de la actividad de los tubulares en la zona reservada Laguna de Huacachina, año 2019 y la Directiva N° 002-2006.

1.8 Hipótesis

La hipótesis es una afirmación en forma de conjetura de las relaciones entre dos o más variables. Se plantean en forma de oraciones declarativas y relacionan variables en forma general o específica (Kerlinger, 1994 citado por (Palomino, Peña, Zevallos, & Orizano, 2015, p. 66).

1.8.1 Hipótesis general

La propuesta de una norma legal influiría significativamente con la regulación de la actividad de los tubulares en la zona reservada Laguna de Huacachina, año 2019.

1.8.2 Hipótesis específicas

- Existe influencia significativa entre la falta de regulación de la actividad de los tubulares en la zona reservada Laguna de Huacachina, año 2019 y la Ley General de Transporte y tránsito terrestre. Ley N° 27181.
- Existe influencia significativa entre la falta de regulación de la actividad de los tubulares en la zona reservada Laguna de Huacachina, año 2019 y el Reglamento Nacional de Vehículos/MTC.
- Existe influencia significativa entre la falta de regulación de la actividad de los tubulares en la zona reservada Laguna de Huacachina, año 2019 y la Directiva N° 002-2006.

II Marco teórico

2.1 Marco conceptual

2.1.1 *Enfoques Teóricos de la Regulación*

Se deben tener en cuenta dos visiones para definir el concepto de regulación. Primero, la teoría normativa, interés público o tradicional de la regulación, que incorpora los fallos del mercado, centra su justificación para corregir dichos fallos del mercado a través de la actividad reguladora, asociada a la teoría del bienestar social o interés público. Segundo, la visión positiva de la nueva teoría de la regulación económica, asociada al enfoque del interés privado, que, además de los fallos del mercado, incorpora los fallos del Estado al ejercer la actividad regulatoria (Romero, 2015).

2.1.2 *Teoría de interés público*

La regulación económica desde el enfoque del interés público, teoría normativa o economía del bienestar, conocida en el mundo académico como teoría tradicional de regulación, gira en torno a los pilares del keynesianismo. Consiste en una limitación impuesta por el sector público para restringir las elecciones de los agentes económicos; está orientada al interés social; considera que quienes ejercen el poder ofrecen regulación que logra eficiencia orientada al interés público; supone un Estado omnisciente, benevolente y benefactor. En términos de (Parkin,), en esta vertiente de pensamiento las normas protegen el control de precios a través de leyes antimonopólicas para garantizar que la producción aumente y los precios disminuyan.

Un regulador público ejerce control de precios sobre la actividad económica privada, vigila la tasa de rendimiento, eficacia marginal del capital o tasa de retorno, establece tarifas multi precio, garantiza que la empresa cubra sus costos totales de producción y genere una ganancia racional. El propósito de la regulación fue orientar a la empresa a comportarse de manera eficiente y a la imposición de barreras a la entrada, y por eso los monopolios fueron regulados mediante leyes

antimonopolio, empresas de economías de escala y monopolios naturales, siempre bajo el supuesto del interés general. En general, a la luz de este enfoque, se puede considerar que la regulación consiste en el conjunto de normas administradas por el Estado, cuyo objetivo es la eficiencia económica de los mercados, a fin de favorecer a los consumidores y productores a través de la fijación de precios y cantidades, y de la determinación de condiciones a la entrada de nuevas empresas.

Para (Viscusi y Harrington, 1995), quienes tienen otra interpretación del concepto, la regulación económica consiste en una limitación impuesta por el sector público, para restringir las elecciones de los agentes económicos; supone la existencia de un Estado benevolente, que impedirá que los agentes con poder de mercado, afecten el bienestar de la sociedad con actividades que lleven a la obtención de beneficios privados.

La intervención del Estado en la economía a través del derecho regulativo generó diversos debates, el punto de inflexión se presentó a partir de los años setenta y se extendió a escenarios académicos, gubernamentales, administrativos, nacionales e internacionales. La polémica responde a razones ideológicas, económicas y jurídicas (Ariño, 2003).

Desde el punto de vista ideológico, se pregonan por políticas de liberalización que confían más en el mercado que en la normatividad regulatoria; la concepción jurídica estuvo orientada a la experiencia de las controvertidas directivas europeas y norteamericanas frente a la regulación del sector energético; y el enfoque económico busca la eficiencia a través de la competencia, con base en la planificación empresarial, la descentralización y en la formación de precios.

El argumento es el fracaso del modelo tradicional, que se reflejaba en la deuda que condujo a crisis en los años setenta a países de América Latina, África y el oriente de Europa, lo que confirmaba la desconfianza del modelo regulativo, pero, más aún, de los reguladores públicos que

ejercían el rol de reguladores pensando siempre en el interés personal y alejándose del interés público.

2.1.3 Teoría del interés privado o elección pública

La génesis del interés privado o la elección pública se remonta a las concepciones de Thomas Hobbes y Benedicto Spinoza y James Madison y Alexis de Tocqueville, en el siglo XVIII y XIX, desde la filosofía política y la ciencia política respectivamente. Hobbes realiza aportes acerca del Estado y aleja el supuesto de romanticismo y armonía entre las personas. Por su parte, Spinoza explica la relación entre la fuerza y el poder desde la compleja concepción de la filosofía política, ontológica, antropológica y ética de la dimensión política, “el poder permite comprender la concepción del individuo y al mismo tiempo permite acceder al sentido del Estado como directa consecuencia de la configuración de los sujetos” (Echaverría, 1989).

La concepción de Madison es básicamente política, para el autor el peligro proviene de la apasionada toma de decisiones del gobierno. El problema que ha impedido resolver la tiranía del gobierno es la ignorancia persistente de cada persona combinada con cada rama de la función del gobierno. La tiranía la ejerce la mayoría a través de dos instrumentos: el gobierno y la ley (Kernell, 2003).

Por su parte, la concepción de Tocqueville se centra en la democracia en la que se incubaba la burocracia y el poder; en la sociedad lo que separa a las personas es el poder, dado que este es más eficaz que cualquier otro sistema político, luego, la democracia y el poder aumentan la propiedad privada y pública. Otro importante antecedente del nuevo enfoque de pensamiento económico, fue el análisis de Arthur Bently acerca del comportamiento de los individuos cuando tienen el poder de gobernar: Gobernar es un proceso del que son protagonistas los grupos de interés, un grupo de interés o de presión es una porción de la sociedad caracterizado por tener un

interés común y pertenecer a uno de tales grupos no impide formar parte del otro ya que una persona no tiene uno sino múltiples intereses, los instintos, sentimientos innatos, facultades intelectuales y aún las ideas e ideales de las personas resultan poco eficaces para explicar su comportamiento como funcionario público (Bently, 1908).

El autor tiene un razonamiento realista, percibe la interacción entre grupos de interés en constante actividad presionando los unos a los otros, cooperando, compitiendo, formando alianzas ofensivas y defensivas; son grupos políticamente poderosos, que dominan, delinean y configuran el estado existente de la sociedad (Zablotsky, 1996).

La Elección Pública es una diferente manera de mirar los procesos políticos, diferente de aquella otra forma de mirar esos mismos procesos que surge de la perspectiva o enfoque del poder... existen en todo caso, grandes contribuciones a hacer mediante la extensión de ambas expectativas, a lo largo de todo el espectro de instituciones. En este sentido, utilizar la perspectiva de la Elección Pública para el análisis de los procesos políticos, resulta algo análogo al utilizar la perspectiva del poder, para el estudio de los mercados; la política constituye una estructura de intercambio complejo entre individuos, una estructura mediante la cual, los individuos buscan asegurar colectivamente aquellos objetivos propios previamente definidos, que no puedan ser realizados a través de los intercambios simples de mercado. (Buchanan, 1993).

La hipótesis sobre la que se sustenta la elección pública o public choice, acota que las normas a largo plazo y la regulación reflejan un contrato incompleto que evoluciona en función de los intereses de los grupos implicados (Buchanan & Tullock, 1980).

Por otra parte, en la economía política constitucional se analiza la forma de tomar decisiones en el marco de unas reglas establecidas, las propias reglas y la posibilidad de medir su eficacia (Buchanan & Brennan, 1985), en otras palabras, las constituciones deben ser diseñadas de

forma que los políticos que procuren los intereses públicos puedan sobrevivir, por consiguiente, el papel de las reglas es fundamental, “necesitamos reglas en la sociedad porque sin ellas la vida sería solitaria, pobre, sucia, brutal y corta” (Buchanan & Brennan, 1985).

El turismo no ha sido eficientemente gestionado u orientado en el Perú por los diferentes marcos jurídicos y leyes que han regulado esta actividad, que desde luego no han respondido a las expectativas del desarrollo nacional propugnado en su letra, de tal manera que el crecimiento ha sido en unos casos escaso, y en otros nulo, como en la década del 80', que fue negativo, agudizado por los factores derivados del terrorismo que azotó nuestro país (Armas, 2011).

2.1.4 Definición de Regulación jurídica.

La Real Academia de la Lengua Española define regulación como “la acción y efecto de regular” (Diccionario Rae, 2014); explicación que no trasmite identidad alguna, pues asume que la regulación es regular, sin dotarla de un contenido adicional.

En primer lugar, la noción y el contenido del concepto regulación han surgido en diferentes áreas sociales, encontrando su cenit como institución en el campo económico, financiero y de administración privada, donde ha sido utilizada indistintamente para explicar varios conceptos, convirtiéndose en parte de un lenguaje común e indefinido utilizado sin tener en cuenta el contexto (Moderne, 2009).

La regulación jurídica debe ser entendida como una actividad administrativa que responde a la función (administrativa) de intervención sobre el derecho en cabeza del Estado contemporáneo, pero no con la finalidad de (...) persiguiendo la realización y concreción de las garantías y derechos constitucionales (Perdomo, 2013).

Las regulaciones son limitaciones impuestas a la libertad de los ciudadanos y de las empresas por presumibles razones de interés público. Las regulaciones, así entendidas, expresan tanto en leyes como en reglamentos y órdenes o actos administrativos producidos en los diferentes niveles de gobierno o en las organizaciones no gubernamentales o autorreguladas que tengan poderes reguladores delegados (Revista de Economía, 2012).

2.1.5 La regulación jurídica y el servicio público.

El concepto de regulación, como base jurídica permita reglar como tal la prestación de los servicios públicos; sin que ello implique que su contenido económico deje de tener un campo notable en este concepto, aunque indudablemente por encima de este se encuentran aquellos objetivos sociales mejor conocidos como interés general, concepto que, serán matizados por las características que le correspondan al sistema jurídico de cada país (Campanell, 2009).

A pesar de ello, autores como Marcou y Moderne citado por (Campanell, 2009), al igual que en la génesis del concepto regulación señalan que se puede encontrar un denominador común al sinnúmero de características que enmarcan estos objetivos, agrupándolos en cuatro categorías: a) La realización y protección de los derechos fundamentales, b) el servicio público (entendido como finalidad), c) la protección a los consumidores d) y por último otros objetivos de interés general.

2.1.6 Contingencias de la Regulación jurídica y autoridades públicas.

Los estudios comparativos realizados por la doctrina revelan que la institución de autoridad regulativa presenta varios problemas, ya sea porque en algunos países no existe una categoría jurídica propia para las autoridades o porque en otros presentan problemas de legitimidad; esto por lo general confluye en que estas figuras sean atadas a categorías jurídicas más amplias y generales, pero para nada propias.

Suecia es uno de los países con el régimen más desarrollado en materia de estructuras regulatorias. Según la Corte Constitucional, este país ha practicado tradicionalmente un sistema de gestión pública en el cual se distingue claramente entre el poder gubernamental político, confiado a ciertos ministerios, y el poder de regulación prácticamente de todos los sectores de la vida económica y social, ejercido a nivel nacional por un sinnúmero de agencias, sometidas a un débil control político pero expuestas a un control de cuerpos sociales generalmente de trabajadores y usuarios de servicios. Estas agencias no están sometidas al poder de los ministerios y su funcionamiento está regido por órdenes reales.

El conjunto de la administración sueca se caracteriza por una fuerte tradición de independencia con relación a las autoridades gubernamentales, lo cual refuerza la autonomía de las agencias de regulación (Corte Constitucional, Sentencia, C-150 de 2003) citado por (Campanell, 2009).

2.1.7 Contingencias de la Regulación jurídica y la legislación.

La relación entre la actividad de regulación y la legislación (contrato, ley, acto administrativo, reglamento, etc.) que se utiliza para su desarrollo: hay que diferenciarlos bien, pues una cosa es la actividad y otra, la herramienta mediante la cual se desarrolla esa actividad. En este sentido, se tiene que “Tradicionalmente, los medios usados para cumplir con las finalidades de las actividades jurídicas se han identificado con la expedición normativa (reglamentación) y acciones coercitivas...” (Perdomo, 2013, p. 56). Lastimosamente, muchos ordenamientos jurídicos han vertido estos dos conceptos en uno solo, titulándolo indiscriminadamente como regulación, terminando por desnaturalizar y complejizar esta institución, que de por sí ya cuenta con varias dificultades.

2.1.8 Perspectiva socioeconómica del turismo.

El turismo es una actividad económica que deja fuertes ingresos económicos en el lugar en donde se desarrolle, además de ello si la actividad se realiza sosteniblemente y se trabaja en su mejoría constante, además de promocionar constantemente el destino esta puede llegar a mitigar la pobreza en el lugar si es que la hubiese y convertirse en una de las principales fuentes de economía del lugar. Así Narváez & Fernández en su artículo científico “El Turismo desde la Perspectiva de la Demanda. Lugar de Estudio: Península de Paraguaná – Venezuela”, citado por (Asencio, 2017), definen el turismo de la siguiente manera y menciona que:

El turismo es definido como un sistema socio-económico basado en la recreación física y emocional de las personas, integrado por diferentes actividades que se desarrollan en la dimensión ambiental, cultural y económica del ser humano y que partiendo de la sensibilización, capacitación y organización de las comunidades para prestar buenos servicios, aprovecha racionalmente los paisajes y el patrimonio histórico cultural, para convertirlos en centros de atracción que capten visitantes nacionales o internacionales, quienes durante su estadía generan ingresos que benefician a la comunidad anfitriona.

2.1.9 Los Impactos económicos.

Un impacto económico sobre una ciudad o determinado espacio se muestra a través de las repercusiones y beneficios que alguna actividad está ocasionando en la zona, es decir para que exista un impacto de cualquier índole en este caso se está hablando del impacto económico, debe existir antes una acción, por lo cual se deduce que el impacto es la consecuencia de una determinada acción, de la misma forma lo explica Tinoco (2003) en su libro Impactos del turismo en el Perú y menciona lo siguiente, “Los impactos económicos sirven para medir la repercusión y los beneficios de inversión en su infraestructura, organización de eventos, así como de cualquier

otra actividad susceptible de generar un impacto socioeconómico, incluyendo cambios legislativos y regulatorios” (p. 56).

2.1.10 Definición de los Vehículos tubulares.

Son todos aquellos de 3 ó 4 ruedas, diseñados para uso fuera de ruta, con la particularidad de poseer neumáticos de baja presión (tipo balón) y propulsados por un motor cuya cilindrada oscila entre 50 y 500 cc. En algunas regiones se reserva el término cuatriciclo para estos vehículos, dejando la denominación de 4 x 4 a todos los demás. Finalmente se denomina vehículos tubulares (todo terreno) a todo el conjunto de vehículos con capacidad para transitar fuera de ruta (Pérez, 2011).

2.1.11 Impacto en dunas de los vehículos tubulares.

Los frágiles suelos que se desarrollan en el ambiente de dunas costeras son fácilmente atacados por los vehículos tubulares que circulan sobre ellos. Esto es más notorio sobre pendientes inclinadas, puesto que su estabilidad es menor, máxime cuando se trata de suelos jóvenes o en reciente formación por técnicas de inducción vegetativa.

El primer impacto es la desestabilización de la duna que en algunos casos ha tomado años y gran esfuerzo comunitario fijar. Consecuentemente la erosión se vuelve más activa y finalmente queda amenazado todo el ciclo de nutrientes, poniendo en peligro al ecosistema (Pérez, 2011).

2.1.12 El empleo de vehículos areneros ultraligeros o tubulares en las dunas.

Debido a que las aguas de la laguna ya no atraen a los visitantes para bañarse en ellas, desde principios del presente siglo comenzaron a ofrecerse paseos de aventura en areneros tubulares, que se desplazan a gran velocidad por las dunas que rodean a la laguna. El número de vehículos supera los 70 y la mayor parte se estaciona en las escasas y estrechas calzadas, para

ofrecer sus servicios a los visitantes, dificultando el desplazamiento de los restantes vehículos y aun de los transeúntes (Negro, 2016).

Aparentemente no existe una regulación en el uso y circulación de los areneros tubulares, que inician sus recorridos desde la mañana temprano y continúan hasta el atardecer. El deterioro de las dunas que delimitan la laguna de Huacachina es notable, ya que transitan por doquier. La contaminación sonora también es un factor que debe ser tomado en consideración. Hasta el presente y a pesar de varias iniciativas y constantes reclamos a las diversas instancias de gobierno y autoridades regionales y locales, nada parece haberse logrado. Un agravante importante es la paulatina apropiación de las faldas bajas de las dunas, que no forman parte del tejido urbano. Esta apropiación promueve las construcciones ilegales que terminan consolidándose rápidamente, muchas veces con la anuencia política del gobierno local de turno (Negro, 2016).

Según (El Peruano, 2017) en lineamientos que regulan las actividades para el uso turístico en el área de conservación regional laguna de Huacachina – ACRLH, en el artículo 4 relacionado a actividades permitidas:

Artículo 4º.- Las actividades recreativas permitidas

Las actividades recreativas permitidas en el ACR son:

- a) Los recorridos y paseos en bote,
- b) La observación de la fauna silvestre, flora, paisajes naturales y otros,
- c) Visitas en vehículos tubulares o similares por las Dunas.
- d) Caminatas por los circuitos, rutas establecidas y similares.
- e) Acampar en lugares autorizados.
- f) Pernoctar en lugares autorizados.
- g) Practicar el deporte Sandboarding.

h) Otros que se determinen mediante las directivas específicas correspondientes.

El director regional de Turismo adelantó la pronta construcción de un dunapuerto en la zona alta del oasis para que sea “una especie” de paradero de los tubulares. Incluso se trabaja en que ingresarán a la duna puerto entre las 6 y 7 de la mañana. En la actualidad los vehículos tubulares están ingresando a pasear por las dunas por otro sector de la Huacachina, pero que, por competencia, al Gobierno Regional, solo le corresponde el cuidado del área de conservación (Correo, 2018)

2.1.13 Reglamentación que rodea la operación de los tubulares en Ica.

El turismo como actividad económica en nuestro país sigue creciendo en forma desmedida y en algunos casos como el que nos ocupa, de manera informal, sin ningún tipo de regulación específica y ordenada, tenemos que el uso de los tubulares, no tiene un ordenamiento jurídico que regule su uso como tal, tenemos en primer lugar:

- **Ley General de Transporte y tránsito terrestre. Ley N° 27181:** En la actualidad ni la ley general de transporte y tránsito terrestre (Ley N° 27181), ni el reglamento nacional de vehículos, incluye a los vehículos tubulares como vehículo transitable dentro del sistema nacional de transporte terrestre (SNTT), en razón que es un vehículo usado para transitar por arena u otros suelos similares.
- **Directiva N° 002-2006:** En relación a la definición de los vehículos tubulares, su definición y descripción se encuentra en la Directiva N° 002-2006/MTC del 24 de agosto del 2006, norma legal con la que se pretende regular el uso para una actividad de riesgo que implica el traslado de vidas humanas por lugares donde el chofer debe tener una vasta experiencia para maniobrar en arena y con pendientes tanto de subida como de bajada; de acuerdo al reglamento de inscripciones del registro de propiedad vehicular (Res. N° 39-2013-

SUNARP/SN) no son vehículos inscribibles, consecuentemente, no hay placas de rodaje, no hay revisiones técnicas, no hay seguridad de ninguna naturaleza, lo que implica tener que buscar una solución legal para darle la seguridad jurídica a este servicio turístico, a los propietarios de los vehículos, a los usuarios, considerando que cada vez existen más vehículos que ponen en riesgo la integridad de los pasajeros, sin mayor control que un censo municipal.

2.1.14 Vehículos tubulares- Licencia de conducir.

En la actualidad ningún vehículo tubular que opera en las dunas de Huacachina cuenta con permiso de circulación municipal, recientemente, la subgerencia de Transporte de la municipalidad provincial de Ica, devolvió 80 expedientes que presentaron propietarios de vehículos areneros solicitando autorización para operar en el Balneario de Huacachina. Los expedientes fueron devueltos porque no cumplían los requisitos exigidos, pues el SOAT y la póliza contra accidentes no corresponden al servicio turístico que se presta en Huacachina. Finalmente, la subgerencia de Transporte de la municipalidad provincial de Ica estaba en coordinaciones con la Fiscalía y la Policía Nacional, a fin de iniciar operativos en Huacachina para evitar la circulación de vehículos tubulares no autorizados por la comuna iqueña (La opinion, 2018).

2.1.15 Derecho comparado

2.1.15.1 Ecuador. Mediante Decreto Ejecutivo 1196 - Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, se establecen las condiciones y requisitos a las que están sujetos los conductores, peatones, pasajeros y operadoras de transporte, así como las regulaciones para los automotores y vehículos de tracción humana, animal y mecánica que circulen, transiten o utilicen las carreteras y vías públicas o aquellas privadas abiertas al tránsito y transporte terrestre en el país.

Respecto al servicio de transporte turístico, el reglamento establece que de acuerdo a su clase el servicio puede prestarse en vehículos todo terreno, livianos, furgonetas, microbuses, minibuses y buses. Asimismo, el servicio de transporte turístico pertenece transporte terrestre comercial y son habilitados mediante un permiso de operación.

De acuerdo al Reglamento de Transporte Turístico aprobado por Resolución 108-DIR-2014-ANT, como requisito previo prestar el servicio de transporte terrestre turístico, las personas jurídicas deben contar con el título habilitante vigente emitido por la Agencia Nacional de Tránsito de acuerdo a las disposiciones normativas en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial (278-2019 MTC/01.02).

2.1.15.2 Colombia. Mediante Decreto N° 174 del 2001, se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, la cual tiene como objeto reglamentar la habilitación de las empresas de transporte Público de Transporte Terrestre Automotor Especial y la prestación por parte de estas de un servicio eficiente, seguro, oportuno y económico. Asimismo, la autoridad responsable para direccionar y regular al mercado es el Ministerio de Transporte.

El Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial comprende las modalidades de transporte de estudiantes, turistas, empleador, personas con discapacidad, y/o movilidad reducida, pacientes no crónicos particulares que requieren de un servicio expreso, siempre que hagan parte de un grupo determinable y de acuerdo con las condiciones y características que se definan en el reglamento. En el referido reglamento se establece que, para prestar el servicio de transporte de turistas, se requiere adicionalmente estar inscrito en el Registro Nacional de Turismo del Ministerio de Desarrollo Económico.

Asimismo, se establece que los vehículos destinados a la prestación de dicho servicio deben cumplir con las condiciones técnico-mecánicas y con las especificaciones de tipología vehicular requeridas por el Ministerio de Transporte para la prestación de este servicio (278-2019 MTC/01.02).

2.1.15.3 Chile. En febrero del año 2010 nace la Ley de Turismo 20.423, que regula la industria turística en Chile, el turismo se convierte en un eje estratégico de desarrollo para el país y junto con esta ley se le da vida a la subsecretaría de turismo y el ministerio de economía, pasa a llamarse Ministerio de Economía, Fomento y Turismo Para los efectos de la presente ley y de la actividad turística en general, se entenderá por: i) Turismo Aventura: turismo en que se realizan actividades específicas que utilizan el entorno o medio natural como soporte físico y recurso para producir en los turistas determinadas emociones y sensaciones de descubrimiento y de exploración, y que implican cierto empeño, actividad física y riesgo controlado. Mediante Decreto 222, con fecha Publicación 23-06-2011, se Aprueba Reglamento para Aplicación del Sistema de Clasificación, Calidad y Seguridad de los Prestadores de Servicios Turísticos.

Este reglamento regula el Sistema de Clasificación, Calidad y Seguridad de los Prestadores de Servicios Turísticos, que comprende el registro, clasificación y calificación, de los prestadores de servicios turísticos y, la constatación del cumplimiento de los criterios de calidad y estándares de seguridad, según corresponda a cada tipo de servicio turístico, como, asimismo, el otorgamiento y uso del Sello de Calidad Turística. También contempla los tipos de Servicios Turísticos (Servicios de turismo aventura: Turismo en que se realizan actividades específicas que utilizan el entorno medio natural como soporte físico y recurso para producir en los turistas determinadas emociones y sensaciones de descubrimiento y de exploración, y que implican cierto empeño, actividad física y riesgo controlado) así como los vehículos utilizados y su recorrido.

Asimismo, mediante Decreto 080 del 13 de septiembre del 2004, se Reglamenta El Transporte Privado Remunerado De Pasajeros, precisando en su artículo 3°, que para efectos del presente reglamento se entenderá que efectúan transporte de turistas, todas aquellas personas que prestan el servicio de transporte privado remunerado a turistas nacionales o extranjeros, que se dirijan a un lugar distinto a aquel en que tienen su residencia, con fines de recreo, familiares, deportivos, entre otros, que no involucren el desarrollo de actividades remuneradas. El servicio de transporte de turistas deberá ser prestado directamente por un operador turístico con vehículos de su propiedad o ser contratado por éste, lo cual deberá acreditarse al momento de solicitarse la autorización respectiva (278-2019 MTC/01.02).

2.1.15.4 Argentina. Mediante los Decretos N° 958/92 y 80/95 se regula el transporte por automotor de pasajeros por carretera a nivel nacional con excepción de la Región Metropolitana de la Ciudad de Buenos Aires. En este Decreto se crea el Registro Nacional del Transporte de Pasajeros por Automotor, en la cual se incorporan a los prestadores de servicios públicos, servicios de tráfico libre, servicios ejecutivos y servicio de transporte para el turismo.

Según el artículo 15, el servicio de transporte para el turismo es aquel que se realiza con el objeto de atender a una programación turística. Asimismo, en el artículo 34 se establece que para prestar dicho servicio se requiere la habilitación por parte de la secretaria de Transporte del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos conforme a lo establece el reglamento. Este servicio comprende las modalidades de turismo receptivo, circuito cerrado, multimodal, lanzadera y rotativo (278-2019 MTC/01.02).

III Método

3.1 Tipo de investigación

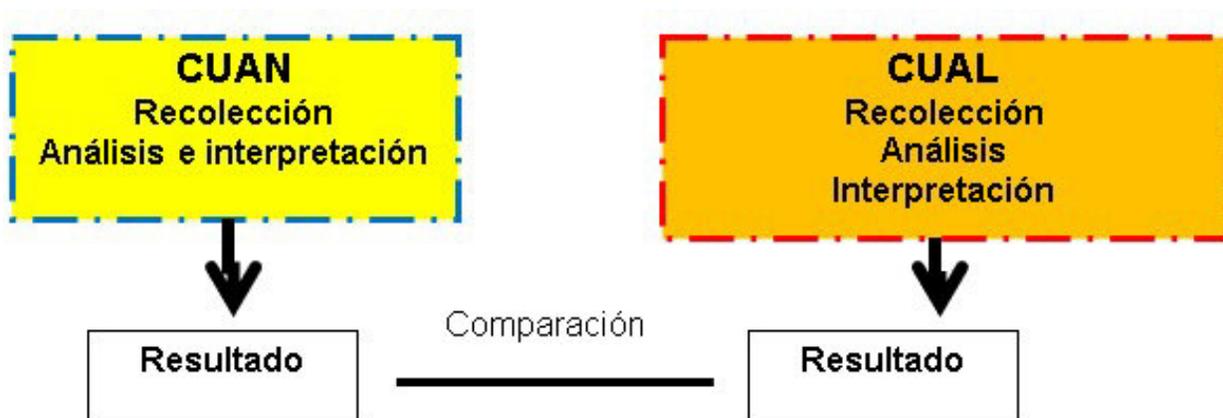
La presente investigación utiliza el enfoque mixto, según (Hernandez et al., 2014) porque se utilizará las fortalezas y bondades del enfoque cuantitativo (CUAN) y del enfoque cualitativo (CUAL), culminando con una integración de los mencionados enfoques para así tener una mayor comprensión del problema de estudio.

La investigación es de tipo explicativa (correlacional-causal), de acuerdo al autor (Bernal, 2016), son investigaciones en las que el investigador se plantea como objetivos estudiar el porqué de las cosas, los hechos, los fenómenos o las situaciones. En síntesis, en la investigación explicativa se analizan causas y efectos de la relación entre variables.

En la presente investigación se utilizará el diseño de triangulación concurrente (DITRIAC) porque se pretendió confirmar resultados y efectuar validaciones cruzadas entre datos cualitativos y cuantitativos, así como aprovechar las ventajas de cada método y minimizar sus debilidades, de la misma forma se analizarán los datos cualitativos y cuantitativos del problema a investigar el cual se realizará en el mismo tiempo (Hernández et al., 2014).

Figura 2

Diseño DITRIAC



3.2 Población y muestra

3.2.1 Población.

La población de estudio esta conformado según la tabla 1:

Tabla 1

Distribución de la población de estudio

Detalle	N°
Fiscales	2
Sernanp	2
Magistrados	3
Abogados	4
Empresarios	3
Ciudadanos	58
Totales	72

3.2.2. Muestra

Se considera la muestra de estudio el total de la población por estar al alcance de la investigadora en la ejecución de los instrumentos de medición, es decir 72, el muestreo es no probabilístico, es decir no se aplicó una fórmula para establecer la muestra de estudio.

3.3 Operacionalización de variables

3.3.1 Definición conceptual de la variable independiente. Regulación jurídica

La regulación jurídica consiste en el establecimiento de normas, reglas o leyes dentro de un determinado ámbito.

3.3.2 Definición operacional de la variable independiente. Regulación jurídica

La regulación jurídica se define operativamente según los indicadores planteados que son la ley General de Transporte y tránsito terrestre. Ley N° 27181, el reglamento Nacional de Vehículos/MTC y la Directiva N° 002-2006.

Tabla 2

Operacionalización de la variable independiente. Regulación jurídica

Dimensiones	Indicadores	Ítems
Ley General de Transporte y tránsito terrestre. Ley N° 27181	Necesidad de regulación	1, 2
Reglamento Nacional de Vehículos/MTC	Necesidad de regulación y control	3, 4
Directiva N° 002-2006	Necesidad de revisión y regulación	5, 6

3.3.3 Definición conceptual de la variable dependiente. Actividades de vehículos tubulares

Las actividades de vehículos tubulares son la utilización de vehículos areneros que recorren las dunas de la zona reservada Laguna de Huacachina.

3.3.4 Definición operacional de la variable dependiente. Actividades de vehículos tubulares

La variable actividades de vehículos tubulares se define operativamente según sus indicadores que son ordenanza municipal que autoriza su uso, la licencia de conducir y la pertenencia a una asociación.

Tabla 3

Operacionalización de la variable dependiente. Actividades de vehículos tubulares

Dimensiones	Indicadores	Ítems
Ordenanza Municipal que autoriza su uso.	Necesidad de regulación con la ley General de Transporte y tránsito terrestre	1, 2
Licencia de conducir	Falta de control en otorgamiento de licencia de conducir a tubulares	3, 4
Pertenencia a una asociación	Formalización de vehículos tubulares	5, 6

3.4 Instrumentos

Los instrumentos de recolección de datos utilizados para esta investigación, serán los siguientes:

3.4.1 Cuestionario.

Según Hernández et al. (2014) en la presente investigación desde la parte cuantitativa se utilizará como instrumento de medición el cuestionario que viene a ser “Conjunto de preguntas

respecto de una o más variables que se van a medir” (p. 217). El cuestionario se aplicará a los siguientes profesionales según la tabla 4:

Tabla 4

Distribución de la población de estudio que se aplicara el cuestionario

Detalle	N°
Fiscales	2
Sernanp	2
Magistrados	3
Abogados	4
Empresarios	3
Totales	14

3.4.2 Entrevista a profundidad.

Desde el lado cualitativo, se utilizará la entrevista, según Hernández et al. (2014) se define como una reunión para conversar e intercambiar información entre una persona (el entrevistador) y otra (el entrevistado) u otras (entrevistados). La entrevista a profundidad se aplicará a 58 ciudadanos residentes de la zona reservada Laguna de Huacachina.

3.5 Procedimientos

Como menciona (Bernal, 2016, p. 189), el procedimiento principal es la estrategia de prueba de Hipótesis que inicia con plantear las hipótesis para ello se plantea la hipótesis nula y la hipótesis alternativa, y con la aplicación del software SPSS. Versión 25 se determinará el valor sig. Calculado que será contrastado con el valor sig. Teórico que es 0.05 si es menor se aceptara la hipótesis alterna (H_a), si es mayor se aceptara la hipótesis nula (H_0).

3.6 Análisis de datos

El análisis de datos se incluye lo siguiente:

- La Distribución de frecuencias, viene a ser un conjunto de puntuaciones de una variable ordenada en sus respectivas categorías (Hernández & Mendoza, 2018, p. 328).
- Se procesará la información cuantitativa por medio del software SPSS versión 25. Se utilizara la Distribución de frecuencias y de acuerdo a Hernandez et al. (2014) es el “conjunto de puntuaciones de una variable ordenadas en sus respectivas categorías” (p. 282).
- Se realizará un análisis estadístico de regresión ordinal, prueba de normalidad o bondad del ajuste, se determinará el Alpha de Cronbach para las variables de estudio. Finalmente, nos regiremos de los valores de Pseudo-R cuadrado para la contrastación de las hipótesis. (Arroyo, 2017).
- Para analizar los datos en los métodos mixtos el investigador confía en los procedimientos estandarizados cuantitativos (estadística descriptiva e inferencial) y cualitativos (codificación y evaluación temática), además de análisis combinados (Hernández et al., 2014, p. 581).

3.7 Consideraciones éticas

La tesis cumple con el esquema de la escuela de Posgrado de la Universidad Nacional Federico Villareal, la tesis pretende brindar aportes de nuevo conocimiento, finalmente la tesis es inédita y original por parte de la graduanda.

IV. Resultados

4.1 Análisis descriptivo

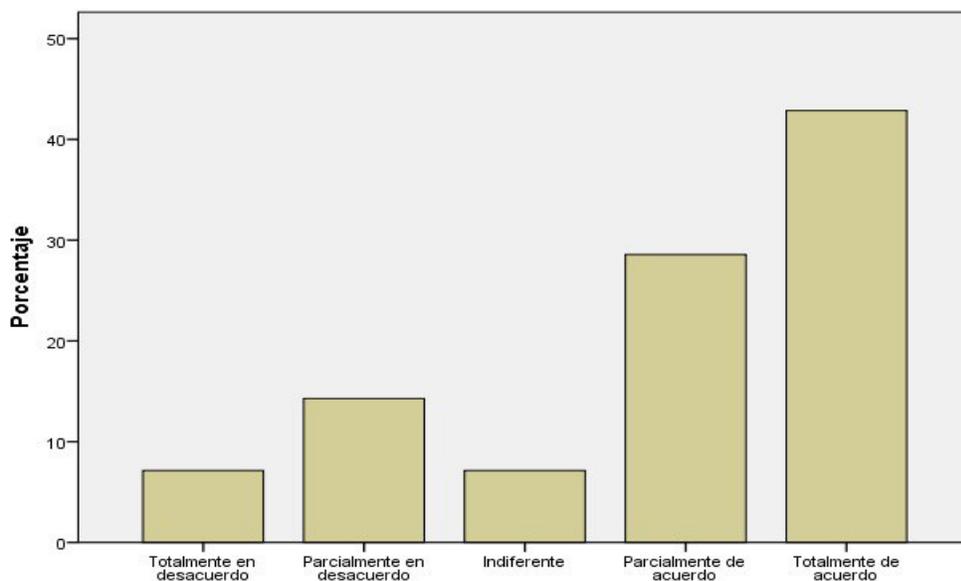
Tabla 5

Frecuencia de la variable independiente. Regulación jurídica

	Frecuencia	Porcentaje
Válido Totalmente en desacuerdo	1	7,1
Parcialmente en desacuerdo	2	14,3
Indiferente	1	7,1
Parcialmente de acuerdo	4	28,6
Totalmente de acuerdo	6	42,9
Total	14	100,0

Figura 3

Diagrama de la frecuencia de la variable independiente. Regulación jurídica



Nota. El 42.9% de personas encuestadas señalaron estar totalmente de acuerdo que se requiere la regulación jurídica en las actividades de tubulares en la zona reservada Laguna de Huacachina y un 14.3% están parcialmente en desacuerdo en su regulación jurídica.

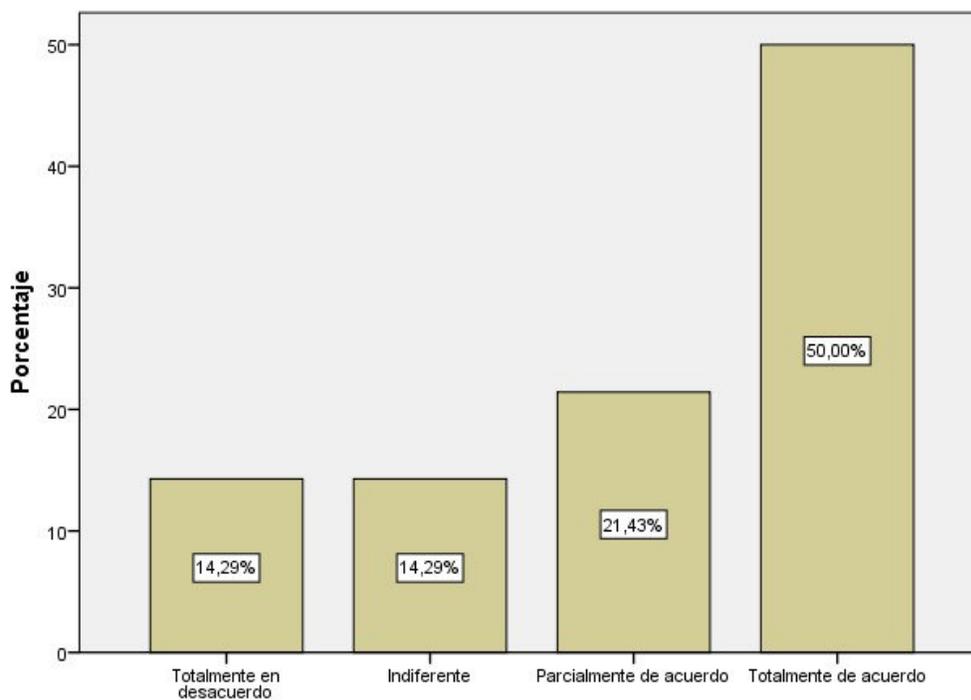
Tabla 6

Frecuencia de la dimensión. Ley general de transporte y tránsito terrestre. Ley N° 27181

		Frecuencia	Porcentaje
Válido	Totalmente en desacuerdo	2	14,3
	Indiferente	2	14,3
	Parcialmente de acuerdo	3	21,4
	Totalmente de acuerdo	7	50,0
	Total	14	100,0

Figura 4

Diagrama de la frecuencia de la dimensión. Ley general de transporte y tránsito terrestre. Ley N° 27181



Nota. El 50% de personas encuestadas señalaron estar totalmente de acuerdo que la ley General de Transporte y tránsito terrestre. Ley N° 27181 debe ser revisada y regulada en relación al control de las actividades de vehículos tubulares en la zona reservada Laguna de Huacachina y un 14.3% están totalmente en desacuerdo.

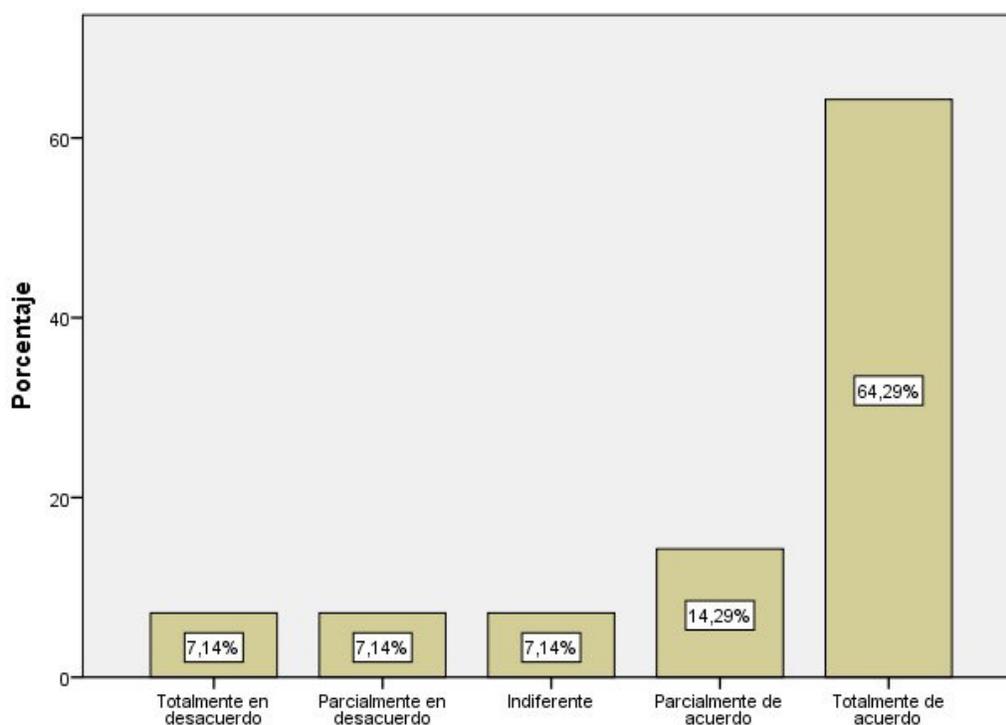
Tabla 7

Frecuencia de la dimensión. Reglamento Nacional de Vehículos/MTC

	Frecuencia	Porcentaje
Válido Totalmente en desacuerdo	1	7,1
Parcialmente en desacuerdo	1	7,1
Indiferente	1	7,1
Parcialmente de acuerdo	2	14,3
Totalmente de acuerdo	9	64,3
Total	14	100,0

Figura 5

Diagrama de la frecuencia de la dimensión. Reglamento Nacional de Vehículos/MTC



Nota. El 64.3% de personas encuestadas señalaron estar totalmente de acuerdo que el Reglamento Nacional de Vehículos/MTC debe ser revisado y regulado en relación al control de las actividades de vehículos tubulares en la zona reservada Laguna de Huacachina y un 7.1% están totalmente en desacuerdo.

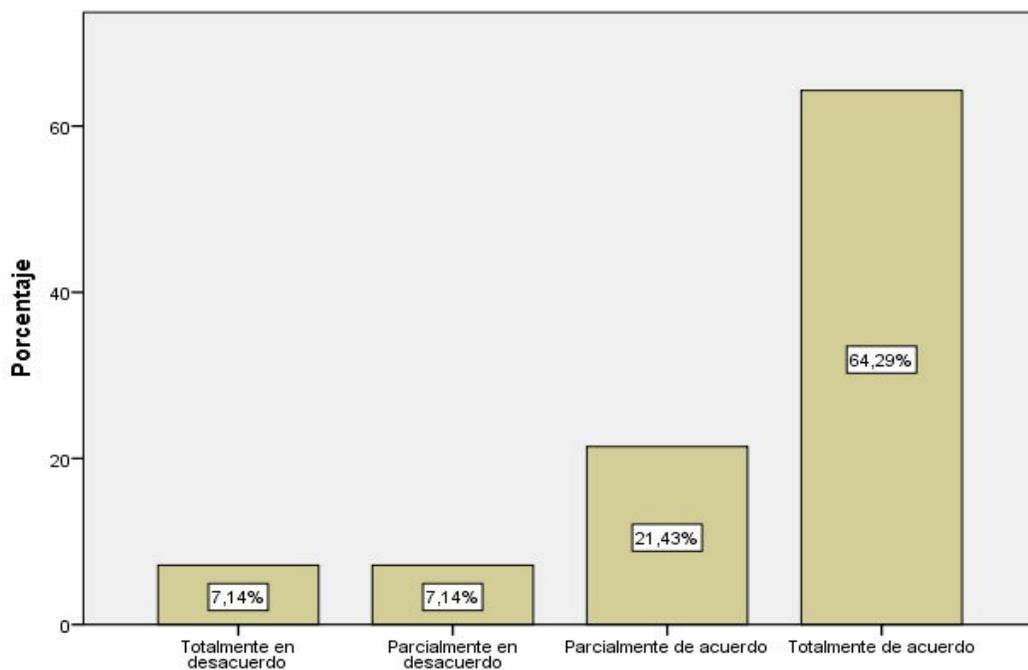
Tabla 8

Frecuencia de la dimensión. Directiva N° 002-2006

	Frecuencia	Porcentaje
Válido Totalmente en desacuerdo	1	7,1
Parcialmente en desacuerdo	1	7,1
Parcialmente de acuerdo	3	21,4
Totalmente de acuerdo	9	64,3
Total	14	100,0

Figura 6

Diagrama de la frecuencia de la dimensión. Directiva N° 002-2006



Nota. El 64.3% de personas encuestadas señalaron estar totalmente de acuerdo que la Directiva N° 002-2006 debe ser revisado y regulado en relación al control de las actividades de vehículos tubulares en la zona reservada Laguna de Huacachina y un 7.1% están totalmente en desacuerdo.

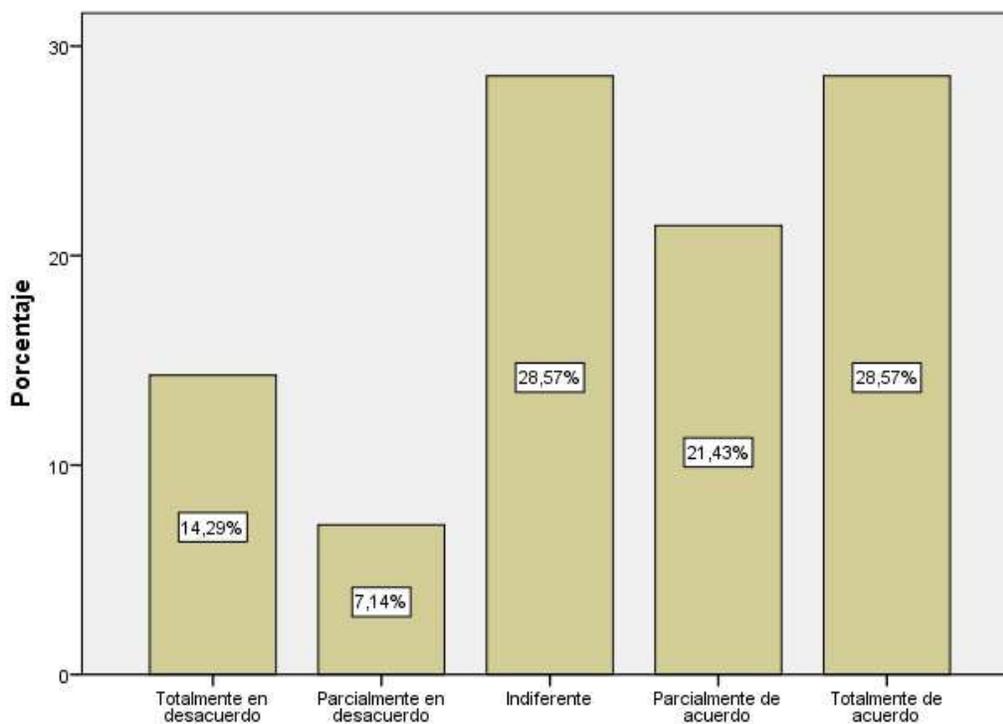
Tabla 9

Frecuencia de la variable dependiente. Actividades de tubulares

	Frecuencia	Porcentaje
Válido Totalmente en desacuerdo	2	14,3
Parcialmente en desacuerdo	1	7,1
Indiferente	4	28,6
Parcialmente de acuerdo	3	21,4
Totalmente de acuerdo	4	28,6
Total	14	100,0

Figura 7

Diagrama de la variable dependiente. Actividades de tubulares



Nota. El 28.6% de personas encuestadas señalaron estar totalmente de acuerdo que las actividades de vehículos tubulares en la zona reservada Laguna de Huacachina requiere un marco legal adecuado para sus actividades y un 14.3% están totalmente en desacuerdo.

4.2 Contrastación de las hipótesis

4.2.1 Hipótesis general

Ha: La propuesta de una norma legal influye positivamente en la regulación de la actividad de los tubulares en la zona reservada Laguna de Huacachina, año 2019.

Ho: La propuesta de una norma legal no influye positivamente en la regulación de la actividad de los tubulares en la zona reservada Laguna de Huacachina, año 2019.

Tabla 10

Información de ajuste de los modelos entre la regulación jurídica y la actividad de tubulares

Modelo	Logaritmo de la verosimilitud -2	Chi-cuadrado	gl	Sig.
Sólo interceptación	25,006			
Final	22,824	2,182	4	,000

Función de enlace: Logit.

Nota. Se aprecia que existe una significancia menor a 0,05 lo indicando que el modelo explica la influencia y que los datos recogidos se acercan a los valores esperados, por consiguiente: La propuesta de una norma legal influye positivamente en la regulación de la actividad de los tubulares en la zona reservada Laguna de Huacachina, año 2019.

4.2.2 Primera hipótesis específica

Ha: Existe influencia significativa entre la falta de regulación de la actividad de los tubulares en la zona reservada Laguna de Huacachina, año 2019 y la Ley General de Transporte y tránsito terrestre. Ley N° 27181.

Ho: Existe influencia significativa entre la falta de regulación de la actividad de los tubulares en la zona reservada Laguna de Huacachina, año 2019 y la Ley General de Transporte y tránsito terrestre. Ley N° 27181.

Tabla 11

Información de ajuste de los modelos entre regulación de la actividad de los tubulares y la Ley General de Transporte y tránsito terrestre. Ley N° 27181

Modelo	Logaritmo de la verosimilitud -2	Chi-cuadrado	gl	Sig.
Sólo interceptación	31,865			
Final	15,161	16,704	3	,001

Función de enlace: Logit.

Nota. Se aprecia que existe una significancia menor a 0,05 lo indicando que el modelo explica la influencia y que los datos recogidos se acercan a los valores esperados, por consiguiente: Existe influencia significativa entre la falta de regulación de la actividad de los tubulares en la zona reservada Laguna de Huacachina, año 2019 y la Ley General de Transporte y tránsito terrestre Ley N° 27181.

Tabla 12

Pseudo R cuadrado coeficiente de determinación de dependencia de las variables

Cox y Snell	,697
Nagelkerke	,744
McFadden	,434

Función de enlace:

Logit.

Nota. La prueba Pseudo R cuadrado representa la dependencia porcentual de la influencia de la falta de regulación de la actividad de los tubulares en la zona reservada Laguna de Huacachina, año 2019 y la Ley General de Transporte y tránsito terrestre Ley N° 27181, el cual orienta el coeficiente de Nagelkerke, implicando que la variación de la Ley General de Transporte y tránsito terrestre Ley N° 27181 depende en un 74.4% de la regulación de la actividad de los tubulares.

4.2.2 Segunda hipótesis específica

Ha: Existe influencia significativa entre la falta de regulación de la actividad de los tubulares en la zona reservada Laguna de Huacachina, año 2019 y el Reglamento Nacional de Vehículos/MTC.

Ho: No existe influencia significativa entre la falta de regulación de la actividad de los tubulares en la zona reservada Laguna de Huacachina, año 2019 y el Reglamento Nacional de Vehículos/MTC.

Tabla 13

Información de ajuste de los modelos entre regulación de la actividad de los tubulares y el Reglamento Nacional de Vehículos/MTC.

Modelo	Logaritmo de la verosimilitud -2	Chi-cuadrado	gl	Sig.
Sólo interceptación	27,471			
Final	,000	27,471	4	,000

Función de enlace: Logit.

Nota. Se aprecia que existe una significancia menor a 0,05 lo indicando que el modelo explica la influencia y que los datos recogidos se acercan a los valores esperados, por consiguiente: Existe influencia significativa entre la falta de regulación de la actividad de los tubulares en la zona reservada Laguna de Huacachina, año 2019 y el Reglamento Nacional de Vehículos/MTC.

Tabla 14

Pseudo R cuadrado coeficiente de determinación de dependencia de las variables

Cox y Snell	,859
Nagelkerke	,918
McFadden	,713
Función de enlace: Logit.	

Nota. La prueba Pseudo R cuadrado representa la dependencia porcentual de la influencia de la falta de regulación de la actividad de los tubulares en la zona reservada Laguna de Huacachina, año 2019 y el Reglamento Nacional de Vehículos/MTC, el cual orienta el coeficiente de Nagelkerke, implicando que la variación del Reglamento Nacional de Vehículos/MTC que depende en un 91.8% de la regulación de la actividad de los tubulares.

4.2.3 Tercera hipótesis específica

Ha: Existe influencia significativa entre la falta de regulación de la actividad de los tubulares en la zona reservada Laguna de Huacachina, año 2019 y la Directiva N° 002-2006.

Ho: No existe influencia significativa entre la falta de regulación de la actividad de los tubulares en la zona reservada Laguna de Huacachina, año 2019 y la Directiva N° 002-2006.

Tabla 15

Información de ajuste de los modelos entre regulación de la actividad de los tubulares y la Directiva N° 002-2006

Modelo	Logaritmo de la verosimilitud -2	Chi-cuadrado	gl	Sig.
Sólo interceptación	25,273			
Final	,000	25,273	3	,000
Función de enlace: Logit.				

Nota. Se aprecia que existe una significancia menor a 0,05 lo indicando que el modelo explica la influencia y que los datos recogidos se acercan a los valores esperados, por consiguiente: Existe influencia significativa entre la falta de regulación de la actividad de los tubulares en la zona reservada Laguna de Huacachina, año 2019 y la Directiva N° 002-2006.

Tabla 16

Pseudo R cuadrado coeficiente de determinación de dependencia de las variables

Cox y Snell	,836
Nagelkerke	,893
McFadden	,656

Función de enlace:

Logit.

Nota. La prueba Pseudo R cuadrado representa la dependencia porcentual de la influencia de la falta de regulación de la actividad de los tubulares en la zona reservada Laguna de Huacachina, año 2019 y la Directiva N° 002-2006, el cual orienta el coeficiente de Nagelkerke, implicando que la variación de la Directiva N° 002-2006 que depende en un 89.3% de la regulación de la actividad de los tubulares.

4.3 Resultados cualitativos

Tabla 17

Análisis de respuestas de las preguntas de las entrevistas

N°	Preguntas	Análisis
1	¿Cree usted que en la actualidad se debe controlar las actividades de vehículos tubulares? ¿si o no? ¿Por qué?	<ul style="list-style-type: none"> • Si, porque hasta la fecha han causado innumerables accidentes y no hay responsables directos, debido a la falta de regulación para que operen en la las dunas de la laguna de huacachina. • Si, porque no hay orden y se necesita que las autoridades se pongan de acuerdo para que brinden un servicio con seguridad.
2	¿Cree usted que las actividades de vehículos tubulares deben formalizarse? ¿Qué opina usted al respecto?	<ul style="list-style-type: none"> • Muchos de los tubulares, trabajan para una empresa, eso quiere decir, que, si están formalizados, pero no existe una regulación jurídica que les permita circular con todo en orden. • Hay algunos tubulares que se han agrupado en empresas y esto significa que son formales, pero la ley debe regular su uso para evitar accidentes.
3	¿Considera usted que en la actualidad la falta de control de vehículos tubulares afecta de manera negativa el medio ambiente?	<ul style="list-style-type: none"> • Si, los tubulares ofrecen paseos de aventura por las dunas de Huacachina, y eso conlleva que los pasajeros ensucien y contaminen con basura como botellas de agua, bolsas de bocaditos, pañuelos, u otros, además de la contaminación sonora, del aire y destrucción del paisaje natural. • Si, porque muchos de ellos son a gasolina y petróleo, emanando gases que contaminan el ambiente, fuera de otro tipo de contaminación, que puede ser visual, sonora, de residuos sólidos, etc.

V. Discusión de resultados

El presente estudio se relaciona con la tesis de Campanell (2009) porque no importa cuán complicada sea su situación dogmática, pues en la práctica estos problemas no tienen mayor relevancia en la consecución de sus finalidades, e incluso estos límites teóricos no han logrado desestimular la regencia de este concepto. Sin embargo, esto no es una excusa para que las instituciones encargadas de su conceptualización hagan a un lado su obligación de sistematizar, ordenar y mejorar lo que hasta ahora se tiene en materia de regulación. Asimismo, *la regulación ha sido la respuesta a vetustos mecanismos dados por los sistemas de mercado en algunos ordenamientos*. Hoy su aplicación en un Estado de Derecho, donde las estructuras industriales y económicas, los grupos de interés y las competencias del mercado lo exigen, se concreta su necesidad y propósito, al margen de los distintos tropiezos que ha tenido que enfrentar, afirmando por ello que es necesario que los nuevos modelos de eficacia económica sigan siendo impulsados por los sistemas que ya los acogieron en su ordenamiento.

Asimismo, se tiene similitud con la conclusión del investigador Chuco (2017) porque la informalidad no se ve reflejada solo en la prestación de servicios para la práctica de los tubulares, sino que también en la presencia de edificación construidas sin permiso municipal y que además funcionan como empresas prestadoras de servicios turísticos, edificaciones que no cumplen con los requisitos para encontrarse ubicados en los alrededores de atractivos turísticos, pues atentan contra la sostenibilidad del atractivo.

Por su parte el investigador Negro (2016) concluye que, la gestión del balneario de Huacachina está en el borde de un abismo y no hay retorno posible si no se actúa de inmediato y con el compromiso y trabajo de todas las partes involucradas. La situación y problemática en que se encuentra son de gran complejidad, ya que tiene elementos vinculados con el uso del suelo,

manejo de las dunas (actividades de vehículos tubulares), administración del agua, la gestión del área de conservación regional, la gestión de la zona monumental del centro poblado de Huacachina, la gestión de la flora y fauna en el área urbana y muchos otros. Todo ello requiere de voluntad política, financiamiento económico y participación ciudadana.

VI. Conclusiones

Primera. Se concluye que existe una regulación jurídica para las actividades de vehículos tubulares en la zona reservada Laguna de Huacachina, año 2019, la misma que resulta inadecuada para este tipo de actividad, toda vez, que no brinda al usuario una protección jurídica efectiva en caso de accidentes que puedan ocasionar hasta la muerte de los pasajeros del vehículo de turismo (tubular).

Segunda. Se concluye que la Ley General de Transporte y tránsito terrestre “Ley N° 27181”, incluye a los tubulares dentro de la regulación jurídica, sin embargo, son vehículos que no están considerados como transitables dentro del sistema nacional de transporte terrestre, por su uso específico dentro del sistema dunar de la zona reservada Laguna de Huacachina, consecuentemente carecen de permisos de circulación, y el certificado de inspección técnica vehicular.

Tercera. Se concluye que el reglamento Nacional de vehículos/MTC, no considera a los tubulares como vehículos transitables dentro del sistema de transporte terrestre, por ser vehículos contruidos de acuerdo a la necesidad de la geografía por donde van a transitar y del servicio específico a brindar.

Cuarta. Se concluye que la directiva N° 002-2006 necesita ser revisada y adecuada en el ítem de los tubulares, a fin que estos vehículos, puedan obtener su inscripción en registros públicos, logrando obtener los permisos correspondientes y brindando la seguridad jurídica a sus usuarios.

VII. Recomendaciones

Primera.- Se propone modificar e incorporar artículos en las normas legales involucradas en la regulación jurídica de la actividad de los tubulares en la zona reservada Laguna de Huacachina, incluyendo a los tubulares como vehículos de turismo de aventura cuyas características y requisitos técnicos específicos, les permita brindar este servicio con las mínimas condiciones de seguridad y protección jurídica.

Segunda.- Se propone modificar la ley general de transporte y tránsito, unificando los criterios técnicos de la placa única nacional de rodaje, toda vez, que los tubulares son vehículos de turismo adaptados para brindar un servicio específico en un área geográfica específica, debiendo cumplir con los estándares mínimos de seguridad vial, teniendo acceso a la revisión técnica anual.

Tercera.- Se propone la incorporación de artículos al Reglamento Nacional de Vehículos, donde se establezcan criterios técnicos específicos para el uso de los tubulares, como vehículos de uso turístico, brindando a los usuarios condiciones mínimas de seguridad y protección jurídica.

Cuarta.- Proponer la modificación de artículos de la Directiva N° 002-2006/MTC, donde se permitan a los tubulares, acceder a la inscripción registral, cumpliendo con los requisitos técnicos mínimos para brindar un servicio turístico, asegurando la integridad física del usuario y la protección jurídica correspondiente.

VIII. Referencias

- Ariño, G. (2003). *Principios de derecho público económico. Modelo de Estado, gestión pública, regulación económica*. Universidad Externado de Colombia.
- Armas, C. (2011). *Marco jurídico de la actividad turística: estrategia de ordenación para el desarrollo sostenible del turismo nacional*. (Tesis doctoral, Universidad Nacional Mayor de San Marcos).
https://cybertesis.unmsm.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12672/630/Armas_mc%282%29.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Arroyo, D. (2017). *Estrategias de lectura en los niveles de comprensión lectora de los estudiantes de la Institución Educativa N° 3040 20 de abril, Los Olivos 2017*. (Tesis de maestría, Universidad Cesar Vallejo). <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/8916>
- Asencio, I. (2017). *Percepción de los Empresarios Turísticos sobre el nivel del Impacto Económico del Turismo en la Laguna Huacachina, Ica, año 2017*. (Tesis de grado, Universidad Cesar Vallejo).
- Bently, F. (1908). *The process of government. A study of social pressures*. University of Chicago.
- Bernal, C. (2016). *Metodología de la investigación*. Pearson.
- Buchanan, J. (1993). *The public choice perspective. In Public choice theory*. Aldershot.
- Buchanan, J., y Brennan, G. (1985). *La razón de las normas*. La razon editorial .
- Buchanan, J., y Tullock, G. (1980). *El cálculo del consenso: fundamentos lógicos de la democracia constitucional*. Espasa Calpe.
- Campanell, J. (2009). La construcción de un concepto llamado regulación Derecho de la regulación, los servicios públicos y la integración regional, tomo i, "Comparaciones y comentarios". *Revista digital de Derecho Administrativo, n.º 12*, 257-268.

- Correo. (30 de Agosto de 2018). *Tubulares de Huacachina deberán contar con seguros para operar*. <https://diariocorreo.pe/edicion/ica/laguna-huacachina-839019/>
- Diccionario de la lengua española. (2014). <http://lema.rae.es/drae/?val=regulacion>
- Echeverría, J. (1989). *La filosofía política de Spinoza*. Universidad de Valladolid.
- El Peruano . (2017). *Ordenanza Regional N° 0007-2017-GORE-ICA*. <https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/lineamientos-que-regulan-las-actividades-para-el-uso-turisti-ordenanza-no-0007-2017-gore-ica-1508855-1/>
- Hernández, R., y Mendoza, C. (2018). *Metodología de la investigación: las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta*. Mc Graw Hill Interamericana Editores, S.A. de C.V.
- Hernandez, R., Fernandez, C., y Baptista, M. (2014). *Metodología de la investigación* (6 ed.). Mc Graw Hill education.
- Kernell, S. (2003). *The theory and practice*. California. Stanford University Press.
- La opinion . (17 de Noviembre de 2018). *Autos tubulares aún no cuentan con permiso para operar en Huacachina*. <https://laopinion.pe/2018/11/17/autos-tubulares-aun-no-cuentan-con-permiso-para-operar-en-huacachina/>
- Moderne, F. (2009). *Los usos de la noción de regulación en el Derecho positivo y en la doctrina jurídica de los Estados de la Unión Europea*. L'harmattan.
- Moran, D. (2015). *Límites de la regulación jurídica de la gestión y política ambiental en la Tutela de los derechos fundamentales de las poblaciones y el desarrollo sostenible ante los daños y perjuicios de la actividad empresarial en la explotación de los recursos natural*. (Tesis de grado, Universidad Nacional del Callao). <http://repositorio.unac.edu.pe/handle/20.500.12952/1102>

- Negro, S. (2016). *La Laguna de Huacachina en Ica, una oportunidad de Gestión al borde del abismo*. <http://www.patrimonioculturalperu.com/wp-content/uploads/2017/01/HUACACHINA-AL-BORDE-DEL-ABISMO.pdf>
- Parkin, M. (2009). *Economía* (8 ed.). University of Western Ontario.
- Perdomo, C. (2014). *Regulación económica: caracterización y control*. Universidad Externado de Colombia.
- Pérez, R. (2011). *Impacto ambiental en playas & dunas por el uso de vehículos todo terreno*. <https://playasbonaerenses.files.wordpress.com/2011/04/vtt1.pdf>
- Revista de Economía. (2012). Metamorfosis del Estado: de empresario a regulador: El caso de los servicios públicos domiciliarios en Colombia. *Revista Latinoamericana de Economía Aplicada*, volumen 8, número 18, 7–32. <https://publicaciones.eafit.edu.co/index.php/ecos-economia/article/view/2011/2014>
- Romero, L. (2015). Regulación económica: una aproximación al marco teórico y conceptual. *Derecho y Realidad*, volumen 13, número 25. 43–62. https://revistas.uptc.edu.co/index.php/derecho_realidad/article/view/4417/3754
- Sanchez, S. (2010). *Metodología: el curso*. Cepredim.
- Tinoco, O. (2003). *Los impactos del turismo en el Perú*. http://www.bibliotecavirtual.info/wpcontent/uploads/2011/05/impactos_turismo_peru.pdf
- Viscusi, K., Vernon, y Harrington, J. (1996). *Economics of regulation and antitrust*. The MIT Press.
- Zablotsky, E. (1996). La escuela de economía política de Chicago. *Revista Ciencia Hoy*, 6(32). https://ucema.edu.ar/~eez/Publicaciones/Revista_Ciencia_Hoy/Vol._6_N._32.PDF

278-2019 MTC/01.02 . (12 de Abril de 2019). *Resolucion Ministerial.*

https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/308071/RM_278-2019-MTC_01.02.pdf

IX. Anexos

Anexo A: Matriz de consistencia

Regulación jurídica de la actividad de los tubulares en la zona reservada laguna de Huacachina, año 2019.

PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	VARIABLES																				
<p>Problema General ¿Cuál es la influencia entre la regulación jurídica y la actividad de los tubulares en la zona reservada Laguna de Huacachina, año 2019?</p> <p>Problemas específicos ¿Cuál es la influencia entre la falta de regulación de la actividad de los tubulares en la zona reservada Laguna de Huacachina, año 2019 y la Ley General de Transporte y tránsito terrestre Ley N° 27181?</p> <p>¿Cuál es la influencia entre la falta de regulación de la actividad de los tubulares en la zona reservada Laguna de Huacachina, año 2019 y el Reglamento Nacional de Vehículos/MTC?</p> <p>¿Cuál es la influencia entre la falta de regulación de la actividad de los tubulares en la zona reservada Laguna de Huacachina, año 2019 y la Directiva N° 002-2006?</p>	<p>Objetivo General Determinar cómo influye la regulación jurídica en la actividad de los tubulares en la zona reservada laguna de Huacachina, año 2019.</p> <p>Objetivos específicos Determinar la influencia entre la falta de regulación de la actividad de los tubulares en la zona reservada Laguna de Huacachina, año 2019 y la Ley General de Transporte y tránsito terrestre Ley N° 27181.</p> <p>Determinar la influencia entre la falta de regulación de la actividad de los tubulares en la zona reservada Laguna de Huacachina, año 2019 y el Reglamento Nacional de Vehículos/MTC.</p> <p>Determinar la influencia entre la falta de regulación de la actividad de los tubulares en la zona reservada Laguna de Huacachina, año 2019 y la Directiva N° 002-2006.</p>	<p>Hipótesis General La propuesta de una norma legal influye positivamente en la regulación de la actividad de los tubulares en la zona reservada Laguna de Huacachina, año 2019.</p> <p>Hipótesis específicas Existe influencia significativa entre la falta de regulación de la actividad de los tubulares en la zona reservada Laguna de Huacachina, año 2019 y la Ley General de Transporte y tránsito terrestre. Ley N° 27181.</p> <p>Existe influencia significativa entre la falta de regulación de la actividad de los tubulares en la zona reservada Laguna de Huacachina, año 2019 y el Reglamento Nacional de Vehículos/MTC.</p> <p>Existe influencia significativa entre la falta de regulación de la actividad de los tubulares en la zona reservada Laguna de Huacachina, año 2019 y la Directiva N° 002-2006.</p>	<p>Variable independiente (X). Regulación jurídica</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Dimensiones</th> <th>Ítems</th> <th>Escala</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Ley General de Transporte y tránsito terrestre. Ley N° 27181</td> <td>1, 2</td> <td rowspan="3">Ordinal</td> </tr> <tr> <td>Reglamento Nacional de Vehículos/MTC</td> <td>3, 4</td> </tr> <tr> <td>Directiva N° 002-2006</td> <td>5, 6</td> </tr> </tbody> </table> <p>Variable Dependiente (Y). Actividad de los Tubulares</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Dimensiones</th> <th>Ítems</th> <th>Escala</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Ordenanza Municipal que autoriza su uso.</td> <td>1, 2</td> <td rowspan="3">Ordinal</td> </tr> <tr> <td>Licencia de conducir</td> <td>3, 4</td> </tr> <tr> <td>Pertenencia a una asociación</td> <td>5, 6</td> </tr> </tbody> </table>	Dimensiones	Ítems	Escala	Ley General de Transporte y tránsito terrestre. Ley N° 27181	1, 2	Ordinal	Reglamento Nacional de Vehículos/MTC	3, 4	Directiva N° 002-2006	5, 6	Dimensiones	Ítems	Escala	Ordenanza Municipal que autoriza su uso.	1, 2	Ordinal	Licencia de conducir	3, 4	Pertenencia a una asociación	5, 6
Dimensiones	Ítems	Escala																					
Ley General de Transporte y tránsito terrestre. Ley N° 27181	1, 2	Ordinal																					
Reglamento Nacional de Vehículos/MTC	3, 4																						
Directiva N° 002-2006	5, 6																						
Dimensiones	Ítems	Escala																					
Ordenanza Municipal que autoriza su uso.	1, 2	Ordinal																					
Licencia de conducir	3, 4																						
Pertenencia a una asociación	5, 6																						
<p>METODOLOGÍA Tipo de investigación. Explicativo (correlacional causal). Diseño: Diseño de triangulación concurrente (DITRIAC).</p>																							

Anexo B: Validación de instrumentos

Validez. Es el grado en que un instrumento en verdad mide la variable que se busca medir. Se logra cuando se demuestra que el instrumento refleja el concepto abstracto a través de sus indicadores empíricos (Hernández & Mendoza, 2018, p. 229).

La validez de expertos se refiere al grado en que un instrumento realmente mide la variable de interés, de acuerdo con expertos en el tema (Hernández & Mendoza, 2018, p. 229).

Tabla 18

Expertos durante la evaluación del instrumento de las variables de medición

Experto	Dominio	Decisión
Dr. Segundo Sanchez Sotomayor	Metodología y estadística	si existe suficiencia
Mag. Mario Sanchez Camargo	Estadístico-temático	si existe suficiencia



Certificado de validez de contenido del instrumento que mide la variable independiente (X): Regulación jurídica

N°	INDICADORES / ítems	Pertinencia ¹		Relevancia ²		Claridad ³		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
Indicador. Ley General de Transporte y tránsito terrestre. Ley N° 27181								
01	Cree usted que la ley General de Transporte y tránsito terrestre. Ley N° 27181 debe ser revisada y regulada en relación al control de las actividades de vehículos tubulares.	X		X		X		
02	¿Cree usted que con la regulación jurídica de la Ley General de Transporte y tránsito terrestre. Ley N° 27181 en relación a las actividades de vehículos tubulares existirá mayor control?	X		X		X		
Indicador. Reglamento Nacional de Vehículos/MTC								
03	Cree usted que el reglamento Nacional de vehículos/MTC debe ser revisado y regulado en relación al control de las actividades de vehículos tubulares.	X		X		X		
04	¿Cree usted que con la regulación jurídica del reglamento Nacional de vehículos/MTC en relación a las actividades de vehículos tubulares existirá mayor control?	X		X		X		
Indicador. Directiva N° 002-2006								
05	Cree usted que la Directiva N° 002-2006 debe ser revisada y regulada en relación al control de las actividades de vehículos tubulares.	X		X		X		
06	¿Cree usted que con la regulación jurídica de la Directiva N° 002-2006 en relación a las actividades de vehículos tubulares existirá mayor control?	X		X		X		

Observaciones (precisar si hay suficiencia): HAY SUFICIENCIA

Opinión de aplicabilidad: Aplicable [X] Aplicable después de corregir [] No aplicable []

Apellidos y nombres del juez validador: SANCHEZ SOTOMAYOR, SESUNDO RAHILDO

Especialidad del validador: METODOLOGO - ESTADISTICO

25 de 02 del 2019

¹Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.
²Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo.
³Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo.

[Firma]
Firma del Experto Informante.



Certificado de validez de contenido del instrumento que mide la variable independiente (X): Regulación jurídica

N°	INDICADORES / ítems	Pertinencia ¹		Relevancia ²		Claridad ³		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
Indicador. Ley General de Transporte y tránsito terrestre. Ley N° 27181								
01	Cree usted que la ley General de Transporte y tránsito terrestre. Ley N° 27181 debe ser revisada y regulada en relación al control de las actividades de vehículos tubulares.	X		X		X		
02	¿Cree usted que con la regulación jurídica de la Ley General de Transporte y tránsito terrestre. Ley N° 27181 en relación a las actividades de vehículos tubulares existirá mayor control?	X		X		X		
Indicador. Reglamento Nacional de Vehículos/MTC								
03	Cree usted que el reglamento Nacional de vehículos/MTC debe ser revisado y regulado en relación al control de las actividades de vehículos tubulares.	X		X		X		
04	¿Cree usted que con la regulación jurídica del reglamento Nacional de vehículos/MTC en relación a las actividades de vehículos tubulares existirá mayor control?	X		X		X		
Indicador. Directiva N° 002-2006								
05	Cree usted que la Directiva N° 002-2006 debe ser revisada y regulada en relación al control de las actividades de vehículos tubulares.	X		X		X		
06	¿Cree usted que con la regulación jurídica de la Directiva N° 002-2006 en relación a las actividades de vehículos tubulares existirá mayor control?	X		X		X		

Observaciones (precisar si hay suficiencia): Hay suficiencia

Opinión de aplicabilidad: Aplicable [X] Aplicable después de corregir [] No aplicable []

Apellidos y nombres del juez validador: Sánchez Camargo Javier Rodolfo

Especialidad del validador: Estadístico - Temático

25 de 02 del 2019

¹Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.
²Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo.
³Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo.

[Firma]
Firma del Experto Informante.



Certificado de validez de contenido del instrumento que mide la variable dependiente (Y): Actividades de vehículos tubulares

Nº	INDICADORES / ítems	Pertinencia ¹		Relevancia ²		Claridad ³		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
Indicador. Ordenanza Municipal que autoriza su uso								
01	Cree usted que la ordenanza Municipal que autoriza el uso de vehículos tubulares debe ser revisada.	X		X		X		
02	Cree usted que la ordenanza Municipal debe estar alineada a una regulación jurídica de la ley General de Transporte y tránsito terrestre. Ley N° 27181 en relación a actividades de vehículos tubulares.	X		X		X		
Indicador. Licencia de conducir								
03	La licencia de conducir de vehículos tubulares debe estar alineada a una regulación jurídica de la ley General de Transporte y tránsito terrestre. Ley N° 27181 en relación a actividades de vehículos tubulares.	X		X		X		
04	¿Las licencias de conducir se brinda a vehículos tubulares aun cuando no están aptos con el SOAT?	X		X		X		
Indicador. Pertenencia a una asociación								
05	Cree usted que en la actualidad los dueños de vehículos tubulares están asociados.	X		X		X		
06	La asociación de vehículos tubulares en una buena forma de controlar y formalizar las actividades de vehículos tubulares.	X		X		X		

Observaciones (precisar si hay suficiencia): HAY SUFICIENCIA

Opinión de aplicabilidad: Aplicable [X] Aplicable después de corregir [] No aplicable []

Apellidos y nombres del juez validador: SANCHEZ SOTOMAYOR, SEGUNDO RAMIRO

Especialidad del validador: HECUDO LOGO - ESTADISTICO

25 de 02 del 2019

¹Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.
²Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo.
³Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo.

Spencer Sany

Firma del Experto Informante.



Certificado de validez de contenido del instrumento que mide la variable dependiente (Y): Actividades de vehículos tubulares

Nº	INDICADORES / ítems	Pertinencia ¹		Relevancia ²		Claridad ³		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
Indicador. Ordenanza Municipal que autoriza su uso								
01	Cree usted que la ordenanza Municipal que autoriza el uso de vehículos tubulares debe ser revisada.	X		X		X		
02	Cree usted que la ordenanza Municipal debe estar alineada a una regulación jurídica de la ley General de Transporte y tránsito terrestre. Ley N° 27181 en relación a actividades de vehículos tubulares.	X		X		X		
Indicador. Licencia de conducir								
03	La licencia de conducir de vehículos tubulares debe estar alineada a una regulación jurídica de la ley General de Transporte y tránsito terrestre. Ley N° 27181 en relación a actividades de vehículos tubulares.	X		X		X		
04	¿Las licencias de conducir se brinda a vehículos tubulares aun cuando no están aptos con el SOAT?	X		X		X		
Indicador. Pertenencia a una asociación								
05	Cree usted que en la actualidad los dueños de vehículos tubulares están asociados.	X		X		X		
06	La asociación de vehículos tubulares en una buena forma de controlar y formalizar las actividades de vehículos tubulares.	X		X		X		

Observaciones (precisar si hay suficiencia): Hay suficiencia

Opinión de aplicabilidad: Aplicable [X] Aplicable después de corregir [] No aplicable []

Apellidos y nombres del juez validador: Sánchez Camargo María Rafaela

Especialidad del validador: Estadístico - Temático

25 de 02 del 2019

¹Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.
²Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo.
³Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo.

María Sánchez Camargo

Firma del Experto Informante.

Anexo C: Confiabilidad de Instrumentos

Confiabilidad. Es el grado en que un instrumento produce resultados consistentes y coherentes en la muestra o casos (Hernández & Mendoza, 2018, p. 229).

Figura 8.

Variación del coeficiente de confiabilidad



Fuente. (Hernández et al., 2017).

Tabla 19

Confiabilidad del instrumento

Alfa de Cronbach	N de elementos
,785	12

La confiabilidad del instrumento se obtuvo mediante el SPSS versión 25 un coeficiente de fiabilidad 0.785, de la variable actividades de vehículos tubulares, según la figura 1 se interpreta como una elevada confiabilidad.

Anexo D: Instrumento de medición

Lea con atención y conteste a las preguntas marcando con una “X” en un solo recuadro, teniendo en cuenta la siguiente escala de calificaciones:

Codificación				
5	4	3	2	1
Totalmente de acuerdo	Parcialmente de acuerdo	Indiferente	Parcialmente en desacuerdo	Totalmente en desacuerdo

Variable independiente. Regulación ambiental		1	2	3	4	5
N°	Dimensión. Ley General de Transporte y tránsito terrestre. Ley N° 27181					
01	Cree usted que la ley General de Transporte y tránsito terrestre. Ley N° 27181 debe ser revisada y regulada en relación al control de las actividades de vehículos tubulares.					
02	¿Cree usted que con la regulación jurídica de la Ley General de Transporte y tránsito terrestre. Ley N° 27181 en relación a las actividades de vehículos tubulares existirá mayor control?					
Dimensión. Reglamento Nacional de Vehículos/MTC						
03	Cree usted que el reglamento Nacional de vehículos/MTC debe ser revisado y regulado en relación al control de las actividades de vehículos tubulares.					
04	¿Cree usted que con la regulación jurídica del reglamento Nacional de vehículos/MTC en relación a las actividades de vehículos tubulares existirá mayor control?					
Dimensión. Directiva N° 002-2006						
05	Cree usted que la Directiva N° 002-2006 debe ser revisada y regulada en relación al control de las actividades de vehículos tubulares.					
06	¿Cree usted que con la regulación jurídica de la Directiva N° 002-2006 en relación a las actividades de vehículos tubulares existirá mayor control?					

Variable dependiente. Actividades de vehículos tubulares		1	2	3	4	5
Dimensión. Ordenanza Municipal que autoriza su uso						
01	Cree usted que la ordenanza Municipal que autoriza el uso de vehículos tubulares debe ser revisada.					
02	Cree usted que la ordenanza Municipal debe estar alineada a una regulación jurídica de la ley General de Transporte y tránsito terrestre. Ley N° 27181 en relación a actividades de vehículos tubulares.					
Dimensión. Licencia de conducir						
03	La licencia de conducir de vehículos tubulares debe estar alineada a una regulación jurídica de la ley General de Transporte y tránsito terrestre. Ley N° 27181 en relación a actividades de vehículos tubulares.					
04	¿Las licencias de conducir se brindan a vehículos tubulares aun cuando no están aptos con el SOAT?					
Dimensión. Pertenencia a una asociación						
05	Cree usted que en la actualidad los dueños de vehículos tubulares están asociados.					
06	La asociación de vehículos tubulares con una adecuada formalización puede controlar las actividades de vehículos tubulares.					

Anexo D: Instrumento de medición: Entrevista a profundidad

1. ¿Cree usted que en la actualidad se debe controlar las actividades de vehiculos tubulares? ¿si o no? ¿Por qué?

.....

.....

.....

.....

.....

.....

2. ¿Cree usted que las actividades de vehiculos tubulares debe formalizarse? ¿Qué opina usted al respecto?

.....

.....

.....

.....

.....

.....

3. ¿Considera usted que en la actualidad la falta de control de vehiculos tubulares afecta de manera negativa el medio ambiente?

.....

.....

.....

.....

.....

.....

No se pueden editar las respuestas

Entrevista a profundidad.

Instrumentos de medición.

Cree usted que en la actualidad se debe controlar las actividades de vehículos tubulares? ¿Si o no?
¿Porqué?

Si, porque se requiere que exista mayor responsabilidad de las empresas que los utilizan como negocio frente al riesgo que supone para quienes viajan en ellos

Cree usted que las actividades de vehículos tubulares debe formalizarse? ¿Qué opina usted al respecto?

Si, porque son empresas que evaden tributos y tienen ganancias considerables

Considera usted que en la actualidad la falta de control de vehículos tubulares afecta de manera negativa el medio ambiente?

Si, pues destrazan el paisaje y generan no solo contaminación sonora, sino también de desechos que dejan tirados en el desierto, por otro lado son stresantes para la fauna local y un riesgo para las personas que gusta de pasear por los cerros a pie

No se pueden editar las respuestas

Entrevista a profundidad.

Instrumentos de medición.

Cree usted que en la actualidad se debe controlar las actividades de vehículos tubulares? ¿Si o no?
¿Porqué?

si, para un mayor orden y seguimiento.

Cree usted que las actividades de vehículos tubulares debe formalizarse? ¿Qué opina usted al respecto?

Si, porque es necesario tener registrado el número de vehículos que realizan esta actividad

Considera usted que en la actualidad la falta de control de vehículos tubulares afecta de manera negativa el medio ambiente?

Si, porque no tener registrado la cantidad de vehículos y el número de actividades realizadas durante el día pueden afectar el medio ambiente.

No se pueden editar las respuestas

Entrevista a profundidad.

Instrumentos de medición.

Cree usted que en la actualidad se debe controlar las actividades de vehículos tubulares? ¿Si o no?
¿Porqué?

Si, porque los vehículos tubulares, son vehículos ensamblados (híbridos), no son vehículos preparados de fabrica para realizar dicha actividad off road que le brinden seguridad a los turistas. Un ejemplo es que, si bien cuentan con cinturones de seguridad dichos cinturones no se ajustan o se graduan al cuerpo del pasajero que demasiado sueltos es por ello que ante un accidente el pasajero sale volando porque el cinturón de seguridad no sujeta o sostiene al pasajero, es por ello que ningún vehículo tubular cuenta con placa de rodaje porque son ensamblados y el Ministerio de Transporte no los puede categorizar.

Cree usted que las actividades de vehículos tubulares debe formalizarse? ¿Qué opina usted al respecto?

Sí, desgraciadamente los vehículos informales son los que más accidentes originan porque son los que menos seguridad brindan, y en muchos casos se ve que los choferes de los vehículos informales manejan incluso en estado de ebriedad porque no hay quien los controle.

Considera usted que en la actualidad la falta de control de vehículos tubulares afecta de manera negativa el medio ambiente?

Sí, por supuesto desde se inicio con esta actividad de aventura se han venido destruyendo las dunas que embellecen el balneario de huacachina, y con la depredación de las dunas colateralmente se ha venido destruyen la flora y la fauna y todo el ecosistema de nuestra laguna.

Anexo E: Imágenes de vehículos tubulares en la zona reservada Laguna de Huacachina,

Ica





Anexo F: Proyecto de ley.

Proyecto de ley, que modifica el artículo 12 y el literal C) del artículo 37 del Decreto Supremo N° 024-2002-MTC, respecto a la obtención del SOAT a los tubulares que circulan en el sistema dunar de la ciudad de Ica.

FORMULA LEGAL

Artículo 1°.- Incluir en el artículo 12 del D.S. N° 024-2002-MTC el siguiente párrafo:

“Los vehículos tubulares que cumplan con todos los requisitos que dispone el reglamento nacional de vehículos, el reglamento nacional de administración de transporte y el reglamento de placa única de rodaje, pese a no brindar su servicio turístico dentro del sistema nacional de transporte público, podrán acceder al seguro obligatorio de accidentes de tránsito”.

Artículo 2°.- Modificar el literal C), del artículo 37 del D.S. N° 024-2002-MTC, quedando de la siguiente forma:

“Los ocurridos en lugares no abiertos al tránsito público; salvo los ocurridos con los vehículos tubulares que hayan obtenido el SOAT en forma licita.”

Exposición de motivos

Proyecto de ley, que modifica el artículo 12 y el literal C) del artículo 37 del Decreto Supremo N° 024-2002-MTC, respecto a la obtención del SOAT a los tubulares que circulan en el sistema dunar de la ciudad de Ica.

Fundamentos de la norma.

Que, como es de conocimiento público, en la ciudad de Ica, se viene desarrollando la actividad turística comercial de aventura extrema, en los denominados vehículos tubulares, estos vehículos brindan sus servicios a los turistas, ofreciendo paseos por el sistema dunar que está comprendido desde la zona reservada Laguna de Huacachina hasta la playa Carhuaz, playa que está comprendida dentro del área natural protegida Reserva Nacional de Paracas.

Estos vehículos viene operando desde el año 2008 aproximadamente, pero por ser vehículos hechos a medida de sus propietarios, es decir, son armados o ensamblados de acuerdo al gusto del cliente, no cumplen con los requisitos técnicos que exige el reglamento nacional de vehículos, por lo tanto, no pueden llegar a inscribirse en registros públicos y obtener la placa correspondiente para su registro e identificación, aunado a ello, debe observarse que, de acuerdo a la definición de carrocería tubular perteneciente a la categoría M1 del sistema nacional de transporte terrestre, estos no deben circular dentro de él.

Los tubulares se han vuelto vehículos muy populares en la ciudad de Ica, los que brindan servicio turístico de aventura o extremo, sin que hasta la fecha, exista control, ni regulación que permita cubrir con algún tipo de seguro por accidentes los ocurridos durante este servicio, es por ello, que en el año 2021, mediante la Ordenanza Regional N° 0007-2017-GORE-ICA, lineamientos que regulan las actividades para el uso turístico en el área de conservación regional Laguna de Huacachina, la mismas que en su artículo N° 9, determina cuales son los requisitos

para los vehículos debidamente autorizados que brinden servicio turístico sobre las dunas de Ica.

Posteriormente a la dación de esta ordenanza regional, se publicó la Ordenanza Municipal N° 007-2020-MPI, “Norma que regula el servicio de transporte público regular y especial de personas y la adecuación de la realidad del transporte público en la provincia de Ica”, ambas normativas intentan regular y ordenar este complejo servicio turístico de aventura extrema, donde en su artículo 9, se clasifica el servicio de transporte público, encontrándose a los tubulares en el literal a) del numeral 2 referido al servicio de transporte especial de personas.

Al amparo de estas normas, la Gerencia de Transporte de la Municipalidad Provincial de Ica, en noviembre del 2020, emite las siguientes resoluciones: 1173-2020-GTTSV-MPI, 1169-2020-GTTSV-MPI, 1186-2020-GTTSV-MPI, 1176-2020-GTTSV-MPI, 1171-2020-GTTSV-MPI, 1165-2020-GTTSV-MPI, 1175-2020-GTTSV-MPI, 1167-2020-GTTSV-MPI, concediendo a ocho empresas dedicadas al servicio de transporte turístico, autorización para prestar servicio de transporte especial de turismo, en la modalidad de servicio de aventura por el plazo de 10 años, aprobando el padrón de una flota de 15 unidades por cada empresa; estas resoluciones han sido materia de una investigación de parte de la fiscalía de prevención del delito a cargo del Dr. Pedro del Carpio Soto, conforme se acredita con la Disposición fiscal N° 757-2020-MP-FPPD-ICA, carpeta 615-2020, en la cual se evidencia que, la dación de estas resoluciones contraviene las normas sectoriales que regulan esta actividad económica.

De acuerdo a la mencionada disposición de ella podemos corroborar la existencia de 115 vehículos tubulares plenamente identificados, de lo que podemos afirmar, que existen 115

posibilidades de riesgo de accidentes sin que ningún usuario tenga la protección jurídica de sus derechos fundamentales como es la vida y la integridad física, ante un eventual siniestro que pueda ocurrir mientras se da el servicio por el sistema dunar, siendo totalmente necesario, que estos vehículos deban adecuarse a la norma cumpliendo con todos los requisitos, a fin de brindar, reitero, seguridad y protección a la integridad física de cada uno de los usuarios, por tal fin debe integrarse estos vehículos dentro del reglamento de seguro obligatorio contra accidentes de tránsito.

A todo lo expuesto debe añadirse que hasta la fecha no existe un control minucioso de las salidas, número de pasajeros ni de cuantos tubulares más han sido “fabricados”, de parte de las entidades involucradas con regular esta actividad, por lo que resulta **IMPOSIBLE**, tener una estadística de los accidentes ocurridos, de los lesionados ni de cuantos fallecidos han ocasionado los vehículos tubulares en el transcurso de estos años, solo, la información a la que tenemos acceso por las noticias de la localidad, es por ello, la importancia de incluirlos dentro del reglamento del SOAT.

Marco constitucional

La Constitución Política del Perú en su Artículo 2º Derechos fundamentales de la persona, específicamente en el numeral 1 señala que *“Toda persona tiene derecho a : A la vida, a su identidad, a su integridad, moral, psíquica y física, y a su libre desarrollo y bienestar.*

La Constitución Política del Perú en su Artículo 7º señala que *“Todos tienen derecho a la protección de su salud, la del medio familiar y la de la comunidad, así como el deber de contribuir a su promoción y defensa”*.

Que, el Tribunal Constitucional cuando le ha tocado referirse al contenido esencial del derecho a la Salud y su protección ha señalado que *“El derecho a la salud implica la conservación de un estado de normalidad orgánico y funcional (físico y mental), así como su restauración en caso de perturbación del mismo (fJ 6)”^S y “La protección del derecho a la salud se relaciona con la obligación por parte del Estado de realizar todas aquellas acciones tendentes a prevenir los daños a la salud de las personas, conservar las condiciones necesarias que aseguren el efectivo ejercicio de este derecho (FJ 17)”^A.*

Que el literal a) del artículo 16 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, señala que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, es el órgano rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, con facultad para dictar, entre otros, los Reglamentos Nacionales establecidos en la Ley, así como aquellos que sean necesarios para el desarrollo del transporte y el ordenamiento de tránsito.

Que, a través de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, en su Artículo 30º, la obligatoriedad de todos los vehículos motorizados que circulen dentro del territorio nacional, cuente con una póliza vigente de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito- SOAT-, con el propósito de proteger a los transeúntes y ocupantes de los vehículos en tránsito, para los casos de producirse un accidente.

Efecto de la norma a nivel nacional.

El efecto de la presente propuesta legislativa, implica la dación de una norma, que proteja de manera eficaz el derecho a la vida de los usuarios de los vehículos tubulares que brindan el servicio de transporte turístico de aventura extrema.

Esta propuesta de norma establece medidas que modifica el Decreto Supremo N° 024-2002-MTC, en la parte relacionada directamente al Servicio de Transporte Turístico Terrestre, tubulares, por ende, no produce afectaciones a la normatividad nacional aplicable a otros segmentos del transporte y no impide que las entidades a cargo de la gestión y fiscalización de la actividad económica del transporte, continúen con sus labores, de acuerdo con sus competencias.

Análisis costo beneficio.

El proyecto de ley por ser una norma general y aplicación excepcional y focalizada, va a ordenar y beneficiar en forma directa a las personas usuarias del servicio de transporte turístico, al establecerse reglas de seguridad, y a las personas jurídicas autorizadas a prestar servicio, de ámbito nacional, regional y provincial, ya que les da elementos diferenciadores de la informalidad, que permitirán distinguirse, lo que hoy no ocurre por la generalidad de la legislación, luego, el efecto indirecto y más importante es que se beneficiará a toda la sociedad peruana, al llenar un vacío legal imprescindible en esta materia. Por otro lado, está claro que no generará costos adicionales al Tesoro Público, más bien, contribuirá a la consolidación de las empresas del sector, a la formalidad y a generar cambios positivos en el servicio de transporte, que contribuyan a la completa recuperación de la capacidad productiva del país.