



UNIVERSIDAD ANDINA DEL CUSCO FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIA

POLITICA

ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO



TESIS

**APLICACIÓN DEL DECRETO SUPREMO N° 014-2021-EM. Y N°007-2020-EM. FRENTE A LA
CALIDAD DE VIDA DE LOS TRABAJADORES DE TRANSPORTE PUBLICO EN LA CIUDAD
DELCUSCO EN EL AÑO 2022**

TESIS PARA OPTAR AL TITULO PROFESIONAL DE ABOGADO

Presentado por:

Bach. Germán Guiulfo Salvatierra Madera

Asesor:

Mgt. Santos Armando Montes Ychu

Línea de investigación:

Derecho laboral

CUSCO-PERU

2022



Agradecimiento

Quiero agradecer a mis padres, por darme la fuerza y el apoyo que necesito para poder desarrollar este meta personal y para desenvolver mi formación profesional. Y, a todo el personal docente, que me formó desde los primeros cursos para ser un profesional de alto prestigio y que beneficie a esta notable ciudad.

Agradecer también a los miembros del Gremio de Transportistas de la ciudad del Cusco, por facilitarme en la labor que necesito esta investigación

A mi ilustre Asesor de tesis, Mgt Armando Montes Ychu, Quien supo guiarme en la senda de la investigación, y orientar en la elaboración del presente estudio



Dedicatoria

A Dios, por otorgarme la oportunidad de cumplir todo lo que tuve propuesto.

A mis padres Guiulfo Vicente y María Belén quienes con su amor, paciencia y esfuerzo me han permitido llegar a cumplir hoy un sueño más, gracias por inculcar en mí el ejemplo de esfuerzo y valentía, por el apoyo fiel y constante para este primer objetivo de mi vida tanto personal como académica.

A todas las personas que conocía a lo larga de mi vida dentro de esta noble casa de estudios; La Universidad Andina del Cusco.



ÍNDICE

Contenido

| | |
|--|----|
| Agradecimiento | 2 |
| Dedicatoria | 3 |
| INDICE DE FIGURAS | 6 |
| INDICE DE TABLAS | 7 |
| Resumen | 8 |
| Abstract 9 | |
| CAPÍTULO I: INTRODUCCION | 5 |
| 1.1. Planteamiento del Problema | 5 |
| 1.2. Formulación del Problema..... | 7 |
| 1.2.1. Problema General | 7 |
| 1.2.2. Problema Específico | 7 |
| 1.3. Justificación | 7 |
| 1.3.1. Conveniencia | 7 |
| 1.3.2. Relevancia Social | 8 |
| 1.3.3. Implicancia Práctica..... | 8 |
| 1.3.4. Valor teórico | 8 |
| 1.3.5. Utilidad Metodológica | 8 |
| 1.4. Objetivos de investigación..... | 8 |
| 1.4.1. Objetivo General..... | 8 |
| 1.4.2. Objetivos Específicos | 9 |
| 1.5. Delimitación del Estudio | 9 |
| 1.5.1. Delimitación Espacial | 9 |
| 1.5.2. Delimitación Temporal | 9 |
| CAPITULO II: MARCO TEÓRICO | 10 |
| 2.1. Antecedentes del Estudio..... | 10 |
| 2.1.1. Antecedentes Internacionales | 10 |
| 2.1.2. Antecedentes Nacionales | 11 |
| 2.2. Bases Teóricas | 14 |
| 2.2.1. Declaración Universal De Los Derechos Humanos | 14 |
| 2.2.2. Pactos Internacionales | 15 |
| 2.2.3. Derecho al trabajo..... | 16 |
| 2.2.4. Derecho al trabajo como derecho humano | 17 |
| 2.2.5. Jornada Laboral | 18 |
| 2.2.6. Calidad de Vida | 20 |
| 2.2.7. Calidad de vida laboral | 22 |



| | | |
|--|--|----|
| 2.2.8. | Fondo para la Estabilización de Precios de los Combustibles Derivados delPetróleo..... | 22 |
| 2.2.9. | Relevancia de los combustibles..... | 24 |
| 2.2.10. | Factores Políticos Internacionales que influyen en el alza de precios de Combustibles..... | 24 |
| 2.3. | Hipótesis..... | 28 |
| 2.3.1. | Hipótesis General..... | 28 |
| 2.3.2. | Hipótesis Específicas..... | 28 |
| 2.4. | Variable..... | 29 |
| 2.4.1. | Identificación de Variables de estudio..... | 29 |
| 2.4.2. | Operacionalizacion de Variables..... | 31 |
| CAPÍTULO III: MÉTODO..... | | 34 |
| 3.1. | Alcance del Estudio..... | 34 |
| 3.2. | Enfoque..... | 34 |
| 3.3. | Diseño de Investigación..... | 34 |
| 3.4. | Población..... | 34 |
| 3.5. | Muestra..... | 35 |
| 3.6. | Técnicas e instrumentos de recolección de datos..... | 36 |
| 3.6.1. | Encuesta..... | 36 |
| 3.6.2. | Procedimiento para la Recolección de datos..... | 36 |
| 3.7. | Validez y confiabilidad de instrumentos..... | 36 |
| 3.8. | Plan de Análisis de Datos..... | 37 |
| CAPITULO IV RESULTADOS..... | | 38 |
| CAPITULO V: DISCUSION..... | | 48 |
| C. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES..... | | 50 |
| E. INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS..... | | 58 |
| 2021-Em. Y N°007-2020-Em. Frente A La Calidad De Vida De Los Trabajadores De Transporte..... | | 63 |



INDICE DE FIGURAS

| | |
|---|----|
| Gráfico 4.1 Relación entre tipo de trabajador y uso de combustible para realizar actividades laborales Diarias..... | 36 |
| Gráfico 4.2 Relación entre tipo de trabajador y Gasto Monetario de combustible por día..... | 36 |
| Gráfico 4.3 Relación entre Tipo de combustible y Gasto Monetario de combustible por día..... | 37 |
| Gráfico 4.4 Beneficio de la aplicación del Decreto Supremo frente al consumo diario de gasolina y tipo de trabajador de transporte..... | 37 |
| Gráfico 4.5 Modificación Jurídico Legal, Sensación de Alza de Precios frente al consumo diario de gasolina y tipo de Combustible..... | 38 |
| Gráfico 4.6.1 Diagrama Circular, Observación General de Los Trabajadores de transporte vehicular..... | 38 |
| Gráfico 4.6.2 Diagrama Circular, Observación Segmentada en Función al Tipo de Trabajador de transporte vehicular..... | 39 |
| Gráfico 4.7 Relación Entre Horas de Trabajo y Tipo de Trabajador de Transporte/Condición Laboral..... | 39 |
| Gráfico 4.8 Relación Entre Horas de Trabajo y Tipo de Trabajador de Transporte/Ingreso Mensual..... | 40 |
| Gráfico 4.9 Nivel de Satisfacción Económica y Tipo de Trabajador de Transporte..... | 41 |



INDICE DE TABLAS

| | |
|--|----|
| Tabla 1 Relación entre nivel de eficiencia e Ingreso Mensual Promedio... .. | 44 |
| Tabla 2 Relación entre Gasto de Combustible Diario con Ingreso Mensual..... | |
| Tabla 3 Relación Entre Tipo de Trabajador de Transporte y Percepción de Alza de precios en Combustibles..... | 45 |
| Tabla 4 Relación Entre Horas Laborales/ Tipo de Trabajador y Remuneración Mensual..... | 46 |
| Tabla 4 Función de Relación entre Tipo de Trabajador/Grado de Satisfacción y Gasto de Combustible Diario | 47 |



Resumen

La presente tiene como fin principal evaluar la aplicación de mecanismos jurídicos que tiene el estado peruano para afrontar problemas en materia de energía e hidrocarburos, y como este afecta la calidad de vida de los trabajadores que prestan el servicio de transporte, se hizo una evaluación a 60 trabajadores, dentro del transporte privado como público, teniendo como instrumento de recolección de datos la encuesta. El estudio fue de tipo Exploratorio e Hipotético-Deductivo, de diseño transversal no experimental, los datos fueron analizados por el programa estadístico SPSS. Los resultados arrojados demuestran que los decretos supremos N° 014-2021-EM Y N°007-2020 no logran resolver la problemática analizada.

Palabras clave: Fondo de Estabilización de precios, Energía e Hidrocarburos, Calidad de Vida, Trabajadores de Transporte



Abstract

The main purpose of this research is to evaluate the application of legal mechanisms that the Peruvian state has to deal with problems related to energy and hydrocarbons, and how this affects the quality of life of workers who provide transportation services, an evaluation was made to 60 workers, within private and public transport, using the survey as a data collection instrument. The study was of the Exploratory and Hypothetical-Deductive type, with a non-experimental cross-sectional design, the data were analyzed by the statistical program SPSS. The results obtained show that Supreme Decrees No. 014-2021-EM and No. 007-2020-EM fail to resolve the problem analyzed.

Keywords: Price Stabilization Fund, Energy and Hydrocarbons, Quality of Life, Transport Workers



CAPÍTULO I: INTRODUCCION

1.1. Planteamiento del Problema

Diversos Factores, políticos, económicos, sanitarios y sociales ha afectado la ya golpeada calidad de vida a una escala global en los últimos años. Como primer factor preponderante, es el conflicto armado entre los Países de Rusia y Ucrania, el primero como tercer productor mundial de petróleo (EIA.2020).

Bajo una mirada de la realidad problemática dentro de los países centro y sur americanos el 53,1% de los trabajadores de la región se encontraban en esa condición en 2016 (OIT,2018), dentro del estado peruano La tasa de empleo informal del Perú avanzó en el primer trimestre del 2020 a 73% y en el tercer trimestre a 75,2% (INEI 2021).

El decreto supremo N° 014-2021-EM plantea como solución el uso de 2 únicas categorías para el abastecimiento de combustible que regiría a partir del primer día del mes de julio, prorrogándose mediante Decreto Supremo N° 006-2022-EM al día primero de enero del año 2023. Esta medida busca mitigar el alza de precio del gasohol, gasolina y Diesel, que, mediante datos extraídos por osinergmin se estima el precio de gasolina de 95 octanos es de 28.99 soles, frente a datos del pasado año 2021, 9.34 soles por galón. (Osinergmin,2022).

El primer grupo económico afectado son los trabajadores formales e informales de los servicios de transporte público urbano, donde esta a su vez afecta a toda la cadena económica relacionada al combustible. Donde los ejes que gobiernan esta problemática son el alza de costo de vida, por la crisis alimentaria, que secunda el ya mencionado conflicto armado.

Como factor de importancia para la presente investigación son las inadecuadas y escasas medidas legales, que toman el poder ejecutivo y legislativo del Estado Peruano, en donde se puede hallar el Decreto Supremo 002-2022-EM, fracasando en el intento de mitigar el alza de



precios al reducir el pago del Impuesto Selectivo a las gasolinas de 84 y 90 octanos, junto con el gasohol de 84 octanos.

El decreto Supremo N° 007-2020-EM. Incluyo al Gas licuado de Petróleo y el Diesel a la lista de productos que se encuentran afectos al Fondo de Estabilización de Precios de Combustible, este regido a su vez por el Decreto de Urgencia N° 010-2004, esta medida también resulto ineficaz frente a incremento del Diesel B5, ya que mediante una interpretación sistemática de la norma materia de análisis, no busca subvencionar el precio, sino dar la apariencia de un incremento del precio gradual y no de una manera brusca. (Minem, 2022)

Dentro del ejercicio legislativo de la función congresal, es menester dar una reforma importante a la Ley N° 26221, Ley Orgánica de Hidrocarburos, mediante la regulación de precios, como se puede advertir mediante la legislación comparada latinoamericana, dando resultados favorables.

Diversos estudios dentro del país anteriores a esta crisis social han evidenciado una vulneración de los derechos laborales de los trabajadores por parte de las empresas de transporte público, que, junto con la mencionada crisis, agravan esta situación, afectando de esta manera a una gran parte de la sociedad peruana.

Por todo lo anterior mencionado resulto pertinente realizar este trabajo de investigación dada la necesidad de establecer nuevas estrategias jurídicas, y prevenir que se apliquen otras que perjudicaran la calidad de vida de la población afectada por el alza de precio del combustible.



1.2. Formulación del Problema

1.2.1. Problema General

¿La Aplicación de los Decretos Supremos N° 014-2021-EM Y N°007-2020-EM permite mejorar la calidad de vida de los trabajadores de transporte público en la Ciudad del Cusco?

1.2.2. Problema Específico

¿La Categorización de Dos Tipos de Combustibles; Gasolina/Gasohol, Regular y Premium, mediante Decreto Supremo N° 014-2021-EM, incidirá positivamente en la calidad de vida de los trabajadores de transporte público en la Ciudad del Cusco?.

¿La inclusión del Combustible Diesel al Fondo de Estabilización de Precios de Combustible, mediante decreto supremo N° 007-2020-EM, Mitiga correctamente el Alza de precio que vulnera la calidad de vida de los trabajadores de transporte público en la Ciudad del Cusco?.

¿La Reforma Constitucional de la ley orgánica de Hidrocarburos, Ley 26221, resultaría eficaz frente al alza de precios que vulnera la calidad de vida de los trabajadores de transporte público en la Ciudad del Cusco?.

1.3. Justificación

1.3.1. Conveniencia

Conviene desarrollar la presente investigación porque es necesario advertir políticas de estado; aplicadas mediante normas jurídicas, ineficaces e inaplicables, que solo pretenden agravar el problema.



1.3.2. Relevancia Social

El presente estudio es relevante porque mediante su ejecución se buscará mejorar la calidad de vida de los trabajadores del transporte público, y a su vez la población que usa dichos servicios, mediante la formulación de correctas políticas de estado.

1.3.3. Implicancia Práctica

La presente investigación tiene como implicancia practica la resolución de problema de escala global, que afecta en mayor medida a la población peruana, por la incorrecta aplicación de instrumentos jurídicos para la resolución de problemas en una situación geográfica social específica.

1.3.4. Valor teórico

La información contenida en el presente estudio permitirá la prevención de normas legales incorrectamente aplicadas, así como la creación de nuevos instrumentos jurídicos que resuelvan de manear eficaz el problema.

1.3.5. Utilidad Metodológica

La presente investigación servirá como un nuevo instrumento de carácter exploratorio para el análisis y recolección de datos, de esa manera servirá como precedente para proponer mejores herramientas jurídicas para políticas de estado

1.4. Objetivos de investigación

1.4.1. Objetivo General

Determinar si la Aplicación de los Decretos Supremos N° 014-2021-EM Y N°007-2020-EM permite mejorar la calidad de vida de los trabajadores de transporte público en la Ciudad del Cusco.



1.4.2. Objetivos Específicos

Analizar si la Categorización de Dos Tipos de Combustibles; Gasolina/Gasohol, Regular y Premium, mediante Decreto Supremo N° 014-2021-EM, incide positivamente en la calidad de vida de los trabajadores de transporte público en la Ciudad del Cusco.

Identificar si la inclusión del Combustible Diesel al Fondo de Estabilización de Precios de Combustible, mediante decreto supremo N° 007-2020-EM, Mitiga correctamente el Alza de precio que vulnera la calidad de vida de los trabajadores de transporte público en la Ciudad del Cusco.

Determinar si la Reforma Constitucional de la ley orgánica de Hidrocarburos, Ley 26221, resultara eficaz frente al alza de precios que vulnera la calidad de vida de los trabajadores de transporte público en la Ciudad del Cusco.

1.5. Delimitación del Estudio

1.5.1. Delimitación Espacial

El ámbito espacial donde se desarrollará la presente investigación es la ciudad de Cusco.

1.5.2. Delimitación Temporal

La presente investigación se llevará a cabo entre el mes de julio del año 2022 hasta el primer trimestre del año 2023



CAPITULO II: MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes del Estudio

2.1.1. Antecedentes Internacionales

2.1.1.1. “Análisis comercial del impacto de la regulación de precios en el mercado de combustibles en Argentina”.

Como primer antecedente internacional tenemos el trabajo Gastón Villamea, Donde Concluye que:

“Frente a la regulación agresiva de precios, se podría implementarse la creación de un fondo de 101 estabilización, y que este opere de la forma mencionada anteriormente. Pero hay una variable que puede hacer que esta metodología fracase. Esto es, que los precios del mercado internacional se disparen y que, por la magnitud de este cambio, el fondo no alcance a cubrir la diferencia. Es en este escenario donde podría entrar en juego el componente de impuestos variables, que terminen de absorber la diferencia que se produzca. De esta forma la intervención desde el punto de vista del Estado sería mínima y sólo en situaciones puntuales de alta volatilidad. A modo de referencia, durante el año 2020, este buffer impositivo que se plantea como metodología de estabilización de precios, estuvo sucediendo de hecho. Esto se dio al posponerse o aplicarse parcialmente los incrementos de los impuestos a los combustibles (ICL e IDC). Dicha mecánica permitió mantener el precio del combustible congelado durante gran parte del año. El problema radica en que estas medidas se fueron aplicando de forma arbitraria, sin tener reglas claras ni criterios de aplicación transparentes”. (Villamea, 2020).



2.1.1.2 “Control De Precios: El caso de los Combustibles en Colombia”

Como segundo antecedente internacional tenemos el trabajo de Felipe Hoyos Arias: “Control De Precios: El Caso De Los Combustibles En Colombia donde de termina que:

“Varios controles que se han implementado son una fuente importante en materia de recaudo tributario para el gobierno. Además, tienen una alta participación en la recaudación de fondos de los municipios y departamentos. Por ejemplo, la sobretasa a la gasolina ha permitido el mejoramiento de la malla vial nacional. Además, ha financiado proyectos tanto de investigación como de implementación de transporte público en las principales ciudades. Es más, los impuestos como lo son la sobretasa, el impuesto nacional, el impuesto al carbono y la tarifa de marcación que sumadas pesan el 30%. Más del 50% del precio actual de un galón de gasolina está compuesto por el ingreso al productor y el porcentaje restante se divide entre los costos de transporte y los márgenes de comercialización. Sin embargo el futuro es incierto. El gobierno debe reflexionar que pasará en un tiempo cercano si ese 30% del precio de la gasolina se ve afectado ante la implementación de nuevas alternativas energéticas como lo son los vehículos eléctricos, a gas, opciones verdes. Esto afectaría la demanda de combustible en Colombia” (Hoyos, 2017).

2.1.2. Antecedentes Nacionales

2.1.2.1. Tesis “Impacto de la inflación en la calidad de vida de las personas en Lima Metropolitana, 2000 – 2018”

El primer antecedente nacional que se toma en cuenta para el presente proyecto es el trabajo académico de Luis Miguel Paco Chamorro en donde “se elaboró con el propósito de determinar el impacto de la inflación en la calidad de vida de las personas de Lima Metropolitana, 2000 – 2018. El trabajo se enfocó en dos variables: inflación y calidad de vida.



Tanto como nuestra población y muestra fueron todas las personas de Lima Metropolitana. Nuestra investigación es de tipo explicativo – demostrativo con enfoque cuantitativo y de diseño no experimental. Además, para la recolección de datos se usaron fuentes secundarias y, para el procesamiento de los datos se utilizó el programa econométrico, donde se aceptó la hipótesis general de que existe una relación entre inflación y calidad de vida, pero que esto llevado a la realidad se da a conocer que a mayor inflación no hay una mejora en la calidad de vida, sino que se ve afectada. Es por esto que, si no se toman las medidas correspondientes, a un alza de precios la calidad de vida de las personas se verá afectada en un futuro”, concluyendo:

“Como primera conclusión, se encuentra que siempre hay relación entre la calidad de vida e inflación teóricamente, pero en la práctica no, y esto pasa porque a mayor inflación la calidad de vida de las personas se ve afectada.”

“Como segunda conclusión, el Índice de Precios al Consumidor (IPC) afecta en la calidad de vida de las personas, esto pasa porque si el IPC sube habrá menos oferta de bienes y servicios, entonces si se ve afectada”.

“Como tercera conclusión, el Deflactor del PBI afecta en la calidad de vida de las personas, puesto que a mayor porcentaje de dicho indicador se vería reflejado una mejoría en la calidad de vida de las personas, si el PBI anual aumenta se logra entender que hubo una mejor economía en el país, entonces hubo mayor productividad”. (Chamorro, Rivera, & Rojas, 2019).



2.1.2.2 Tesis “Formalización Del Régimen Laboral Y Tributario Para Mejorar La Rentabilidad De La Empresa De Transportes San Pedro De Mala S.A.C”

El segundo antecedente nacional tomado en cuenta es la tesis titulada: “Formalización Del Régimen Laboral Y Tributario Para Mejorar La Rentabilidad De La Empresa De Transportes San Pedro De Mala S.A.C., del autor Juan Daniel Urquizo Palacios en la universidad Autónoma del Perú en la ciudad de Lima para optar por el título de Contador Público; cuyas conclusiones son las siguientes:

La encuesta dirigida a los trabajadores y clientes de la empresa de transportes SAN PEDRO DE MALA SAC muestran que el 60% de los encuestados responden que los clientes están ocasionalmente conforme con los servicios que brinda la empresa, mientras que un 40% de los entrevistados dicen que solo están regularmente conforme con los servicios que brinda la empresa, debido a la informalidad con la que opera la empresa.

De las personas encuestadas, como argumento adicional diremos que debemos entender que no solo la formalización del régimen laboral y tributario de la Empresa de Transportes San Pedro De Mala S.A.C mejorara la rentabilidad del uso eficiente, eficaz y económico de los recursos de la empresa, eso no es así, lo correcto es que va a facilitar una gestión eficiente y como resultado de ello se previene, identifica y elimina los actos incorrectos del personal en la empresa. (Urquizo, 2015, pp.85)

2.1.3. Antecedente Regional

2.1.3.1 “Calidad Del Servicio De Transporte Publico Urbano En La Ciudad Del Cusco”



Como antecedente regional tenemos el trabajo de tesis de Benjamín Gamarra Santisteban y José Luis Delgado Ccompi, “Mediante la siguiente investigación deseamos conocer la percepción de la calidad del servicio de transporte público urbano en la ciudad del cusco, por parte de los usuarios que utilizan este medio de transporte, para lo cual se ha tomado en cuenta cuatro variables independientes que son el estado físico del automóvil, la forma de manejo de conductor, el trato y apariencia del conductor y cobrador y el tiempo de viaje, para lo cual se realiza una evaluación estadística de las variables y se plantea un modelo logit ordenado el cual nos muestra la significancia y relación que tienen las variables en cuanto estas determinan la percepción del usuario con respecto a la calidad de servicio de transporte público urbano en la ciudad del Cusco”, concluyendo:

“Los factores determinantes de la calidad del servicio de transporte público en la ciudad el Cusco, son la forma de manejo del conductor, el tiempo de viaje, trato y apariencia del conductor y el estado físico del automóvil; dichas variables ponderan la percepción de los demandantes de este servicio, con un grado $R^2 = 0.766 = 76,6\%$ ”

El estado físico de los vehículos que prestan el servicio de transporte público urbano en la ciudad del Cusco tiene una relación directa con la calidad del servicio prestado, esto en la medida que tiendan a ser nuevas tendrán influencia positiva” (Gamarra & Delgado, 2016)

2.2. Bases Teóricas

2.2.1. Declaración Universal De Los Derechos Humanos

Antiguamente no existía el derecho al trabajo como tal, si no, que existían relaciones de trabajo que muchas veces no era remunerada ya que en la mayoría de casos en la antigüedad se valían de los esclavos; Guillermo Boza (2014) en su artículo llamado: “Surgimiento, evolución y consolidación del derecho del trabajo”, nos dice que en la antigua roma se dieron las primeras



nociones del trabajo por cuenta ajena, libre y retribuida; es decir, que la mano de obra ya no era solo esclava sino también ciudadanos libres que recibían una retribución por su labor.

A partir de esa época el derecho al trabajo fue evolucionando hasta convertirse en un derecho humano, que fue establecido mediante la Declaración de los Derechos Humanos (1948) proclamada y aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas; que en su artículo N° 23 nos habla acerca del derecho al trabajo, remuneración y beneficios que toda persona tiene; por lo que es de cumplimiento obligatorio para los estados firmantes del tratado como el Perú (Organización de las Naciones unidas, 1948).

Al ser un derecho universal, según Lyn Hunt (2007) este derecho es inherente a la persona, y, todos y cada uno de los ciudadanos de los estados firmantes tienen este derecho, que no solo les provee de la potestad de elegir un trabajo, sino también de recibir una remuneración acorde al trabajo realizado, así como a la defensa de su jornada laboral.

De la misma forma, Lyn Hunt (2007) nos da a entender que se puede llegar a la conclusión de que todo ser humano tiene derecho al trabajo y todo lo que este derecho abarca, tan solo por el hecho de serlo, y aún más, si se tiene en cuenta los acápites que cada estado establece en su constitución en favor de los ciudadanos.

2.2.2. Pactos Internacionales

No solamente la Declaración Universal de los Derechos Humanos otorga la calidad de derecho humano al trabajo realizado por una persona, sino que, como dice Patlán (2015) aparte de la declaración existen pactos, entre los cuales se encuentran el Pacto internacional de los derechos civiles y políticos y el Pacto internacional de los derechos económicos Sociales y Culturales; que al igual que la Declaración Universal De Los Derechos Humanos son de obligatorio cumplimiento para los países que decidieron firmarlos.



Aunque ambos entraron en vigencia el mismo año, pero casi treinta años después de la declaración de los derechos humanos, de acuerdo a Barrena (2012) en el Fascículo N° 3 que titula: “El Pacto Internacional de los Derechos Civiles y Políticos”, nos dice que ambos pactos constituyen un paso importante para la incorporación de los derechos contenidos en la Declaración Universal de los Derechos Humanos a un régimen de Obligaciones positivas vinculantes para todos los estados.

Afirmación que nos da a entender que no solo basto con la declaración de los derechos humanos para que los estados puedan verlos como vinculantes y aplicarlos, sino, que era necesario generar normas que obliguen a los estados firmantes a cumplir con los tratados, porque de lo contrario solo eran invenciones sin valor, como dice Lyn Hunt (2007) los tratados y los pactos son más fáciles de proclamar que proteger los derechos humanos (pp. 205-208).

Ambos pactos son importantes porque en ellos se trata el derecho al trabajo y se profundiza más que en la Declaración Universal de los derechos Humanos; en el primero, El Pacto Internacional de los Derechos Civiles y Políticos (PIDCP) en sus artículos N° 8 y 22, y en el segundo, El Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales (PIDESC) en sus artículos N° 6,8,10,11,12 (PIDCP, 1966).

2.2.3. Derecho al trabajo

El derecho al trabajo, según Boza (2011) es la respuesta jurídica que el derecho brinda a un fenómeno social relevante, una relación jurídico-económica de carácter contractual entre dos sujetos; nos habla también de la existencia de dos fuerzas, una que es el trabajador, quien pone a disposición su fuerza de trabajo, y por otro lado el empleador, quien dispone esa fuerza de trabajo para lograr beneficios (pp. 15).

Este derecho, según escribe Mario De La Cueva (2000) es el conjunto de normas jurídicas que fijan las bases generales que deben regular las prestaciones individuales de



servicios, a efecto de asegurar a los trabajadores la vida, la salud y un nivel decoroso de vida; según esta definición las personas que realizan el trabajo de cobradores de combi gozan y deberían de gozar de este derecho.

Pero no se puede estar más lejos de la realidad puesto que no se tiene en cuenta la realidad nacional y la realidad en la que viven las personas que trabajan como cobradores de combi, que según la Defensoría del Pueblo (2008) dice que en su mayoría son personas de grupos económicos bajos, quienes no tienen interés alguno en formalizarse o las empresas prefieren no contratarlos y pagar a destajo, siendo su labor diaria su único sustento.

Un contrato laboral o contrato de trabajo según Ferrari, citado por Alejandro Zabala Rivera en su libro: “El ABC del derecho Laboral”, se define como “aquel por el cual una persona se obliga a trabajar por cuenta y bajo la dependencia de otra o a estar simplemente a sus órdenes, recibiendo como compensación una retribución en dinero” (Zabala, 2011); y, según esta definición, los cobradores de combi deberían de asistir obligatoriamente a su trabajo y en las horas pactadas con el empleador.

Así mismo, la Defensoría del Pueblo (2008) explica que los cobradores de combi, al no ser siempre trabajadores de empresas de transporte legales, asisten en las horas que pueden o en las horas exigidas por el empleador, sin tener seguridad laboral y generando incertidumbre tanto en ellos mismos como en los usuarios, generando así fatiga en los cobradores de combi, lo que a largo plazo afectaría su salud.

2.2.4. Derecho al trabajo como derecho humano

Si bien es cierto a partir de la declaración de los derechos humanos se tuvo en cuenta a los derechos laborales, y posteriormente con algunos tratados que consolidaban estos derechos, los positivizaban y creaban un ambiente de obligatoriedad en los países que firmaron los pactos,



mucho antes existieron constituciones que mencionaban el derecho al trabajo o derechos laborales (Patlán, 2015).

Estamos hablando de la constitución de Querétaro de 1917 en México y la Constitución de Weimar de 1919 en Alemania, que, según Guillermo Boza Pro (2014) ambas constituciones son pioneras, puesto que, “por primera vez contemplaron en su articulado a los derechos sociales, y entre ellos a los derechos laborales; ya que la centralidad de los derechos laborales era notoria y además ocupaban un lugar principal en el catálogo de los nuevos derechos sociales” (pp. 20).

Boza (2014) también nos habla acerca de una internacionalización del derecho al trabajo, y lo divide en dos vertientes, una universal y otra regional; de tal forma que mientras los derechos laborales se van incluyendo en tratados internacionales sobre derechos humanos, se consolida un marco general que incorpora a los derechos laborales entre los derechos económicos sociales y culturales.

2.2.5. Jornada Laboral

El convenio 1 de la OIT (1919) establece que la duración de la jornada de trabajo no podrá exceder de ocho horas diarias y de cuarenta y ocho horas semanales; en palabras de Martín (2008) el tiempo de trabajo está vinculado a la seguridad y salud de los trabajadores, ya que el trabajo en exceso incide negativamente en la calidad del trabajo y como consecuencia en la productividad de las empresas (pp. 295).

Minaya (2009) nos dice que la jornada laboral es el tiempo que adeuda el trabajador al empresario, por el mismo hecho de la existencia de las relaciones laborales generadas por el contrato de trabajo, y que estas relaciones son recíprocas, ya que ambas partes tienen derechos como obligaciones.



Martínez (2002) acerca de la jornada laboral, nos dice que es equivalente al período de servicios que son prestados por el trabajador de manera efectiva como pago de su deuda de actividad; es decir, que el trabajador pasaría a ser deudor del empleador una vez que comienza a recibir una remuneración.

Seguidamente, Minaya (2009) nos dice que lo importante no está en el período o duración de la jornada laboral, sino que se tiene que tener en cuenta la distribución del tiempo, ya sea en descansos o en horas extras de acuerdo a la modalidad de trabajo, puesto que, dependiendo de la modalidad, la jornada laboral puede variar en módulos o turnos de trabajo.

La Jornada de Trabajo se encuentra en el artículo N° 25 de la Constitución Política del Perú, que a la letra nos dice:

“La Jornada Ordinaria de Trabajo es de ocho horas diarias o cuarenta y ocho horas semanales, como máximo. En caso de jornadas acumulativas o atípicas, el promedio de horas trabajadas en el periodo correspondiente no puede superar dicho máximo...”

La jornada laboral en el Perú está regulada por el Texto Único Ordenado del Decreto Legislativo N° 854, Ley de Jornada de Trabajo, Horario y Trabajo en Sobretiempo Modificado por Ley N° 27671, que en su artículo N° 1 nos dice que:

“La jornada ordinaria de trabajo para varones y mujeres mayores de edad es de ocho (8) horas diarias o cuarenta y ocho (48) horas semanales como máximo.

Se puede establecer por Ley, convenio o decisión unilateral del empleador una jornada menor a las máximas ordinarias.

La jornada de trabajo de los menores de edad se regula por la ley de la materia.



El incumplimiento de la jornada máxima de trabajo será considerado una infracción de tercer grado, de conformidad con el Decreto Legislativo N° 910, Ley General de Inspección de Trabajo y Defensa del Trabajador, y sus normas reglamentarias”.

2.2.6. Calidad de Vida

Para poder cumplir con los objetivos de esta investigación, y así mismo, poder identificar si los cobradores de la empresa de transporte urbano Tupac Amaru ven vulnerada su calidad de vida como consecuencia de la carencia de derechos laborales, tenemos que definir que es Calidad de vida, ya que tiene muchas definiciones y varios indicadores, pero para la presente investigación estudiaremos el trabajo y la salud.

La calidad de vida de acuerdo a Britto G., Castro L. y Sabogal J. (2020) está definida como la satisfacción de todas las necesidades básicas que posee el ser humano (alimentación, vivienda, trabajo y salud); así mismo, existen otras que se ven relacionadas al crecimiento y desarrollo personal, como también de habilidades y potenciación de las mismas, por lo que los principales factores a tener en cuenta al estudiar la calidad de vida son el bienestar emocional, riqueza y bienestar material, salud y trabajo.

Así mismo, Campbell (1981) nos dice que la utilización del concepto de Calidad de Vida puede remontarse a los Estados Unidos después de la Segunda Guerra Mundial, como una tentativa de los investigadores de la época de conocer la percepción de las personas acerca de si tenían una buena vida o si se sentían financieramente seguras.

Siguiendo esta línea de ideas, Encomenderos (2017) nos dice que la calidad de vida o (CV) es estudiada desde décadas atrás y a nivel mundial, por diferentes autores, incluida la Organización Mundial de la Salud (OMS) y se ha estudiado primordialmente la salud y el trabajo como componentes principales de la calidad de vida, de donde nace la calidad de vida por un lado y la calidad de vida laboral por otro.



La calidad de vida o también conocida por sus siglas en mayúscula (CV), tiene varias definiciones ya que se estudia ya desde hace tiempo con el fin de buscar una mejoría en la calidad laboral, ya que no solamente existe la calidad de vida, que es individual, sino también, la calidad de vida laboral o por sus siglas (CVL), que hace referencia a la elación de los trabajadores y sus empleados con el trabajo, según indicadores como salud, remuneración, satisfacción laboral, entre otros;

Algunas definiciones de calidad de vida (CV) que decidimos tomar por que se apegan a la dirección de la investigación son la de Ferrans (1990) quien nos dice que “la calidad de vida general definida como el bienestar personal derivado de la satisfacción o insatisfacción con áreas que son importantes para él o ella” (p. 258). Hornquist (1982) que “define en términos de satisfacción de necesidades en las esferas física, psicológica, social de actividades, material y estructural” (p. 57).

Según Hollanflsworth (1998) la calidad de vida también tiene que ver con las condiciones de vida; en el presente trabajo, esas condiciones de vida se dan dentro de la unidad de transporte en la que trabaja el cobrador, puesto que la calidad de vida no solamente se refiere a como la persona vive su día a día o que es lo que obtiene de recompensa por su trabajo, sino que es equivalente a la suma de los puntajes de las condiciones de vida objetivamente medibles en una persona, tales como salud física, condiciones de vida, relaciones sociales, actividades funcionales u ocupación.

Entonces la Defensoría del Pueblo (2008) citando a la Organización Mundial de la Salud OMS (2004) nos da a entender que la calidad de vida va de la mano con la salud, y teniendo en cuenta que los cobradores de transporte público realizan su labor diariamente, en horarios desproporcionados y en algunos casos sin una remuneración justa; su salud física se ve afectada, perjudicando así su calidad de vida.



2.2.7. Calidad de vida laboral

Habiendo ya revisado la calidad de vida (CV), ahora revisaremos la calidad de vida laboral (CVL), y esta “surge inicialmente en el mundo académico en 1947. Al final de los años 60 la expresión CVL fue utilizada por primera vez para llamar la atención de la calidad deficiente en los centros de trabajo, tanto en Estados Unidos como en Europa. En 1972 se consolida como movimiento, enfatizando la búsqueda de soluciones para los problemas del entorno laboral” (Tejedo Benedicto, E. 2011, p. 64).

Lau (2000) define a la calidad de vida laboral (CVL) como “las condiciones y ambientes de trabajo favorable que protegen y promueven la satisfacción de los empleados mediante recompensas, seguridad social y oportunidad de desarrollo personal” (p. 422); por otro lado Gonzáles, Peiró y Bravo (1996) la definen como “la estimulación o la apreciación subjetiva del conjunto de compensaciones que se obtienen del entorno y de la actividad laboral, y que responden en niveles satisfactorias a las demandas, expectativas, deseos y necesidades de esa persona en el propio trabajo y fuera de él” (p. 161-169).

2.2.8. Fondo para la Estabilización de Precios de los Combustibles Derivados delPetróleo

“El Fondo para la Estabilización de Precios de los Combustibles Derivados del Petróleo, en adelante el FEPC, se creó mediante el DU N° 010-2004 como fondo intangible destinado a evitar que la alta volatilidad de los precios del petróleo crudo y sus derivados se traslade a los consumidores. Han transcurrido más de 6 años de su vigencia y a lo largo del tiempo se ha variado su regulación y su operatividad de forma tal que cabe preguntarse sobre su utilidad y su futuro”. (Macchiavello, 2011)

“Esta norma que, de acuerdo al inciso 19 del artículo 118 de la Constitución Política fue una medida extraordinaria de interés nacional, ha sido prorrogada en el tiempo mediante



sucesivos Decretos de Urgencia. Según la parte considerativa de la norma original, la referida norma se dio teniendo en cuenta que "la imprevisible fluctuación de los precios en el mercado internacional del petróleo crudo y sus derivados, en la actualidad, afecta severamente los precios en el mercado interno, ocasionándose distorsiones en la economía que ponen en riesgo la estabilidad macroeconómica del país”:

“Para poder comprender mejor a qué se debe esta imprevisible fluctuación en los precios del mercado internacional del petróleo crudo que afecta severamente el mercado interno, es necesario entender que el negocio de las refinerías es principalmente uno de márgenes entre el precio internacional del crudo y el de los productos refinados, tales como el asfalto, las gasolinas, el GLP, etc. A este margen se le conoce como "crack spread". Este margen es muy volátil ya que los precios del crudo (que son la materia prima de las refinerías) fluctúan fundamentalmente por dos factores: uno de ellos es el mercado, es decir las reglas básicas de oferta y demanda, y el otro factor son las situaciones geopolíticas. Por ejemplo, desde que se inició la crisis.”

“la creación del FEPC ha resultado en un mecanismo útil que ha acompañado el crecimiento económico del Perú en los últimos años, dotando de estabilidad a los precios de combustibles y controlando su alza que podría incidir en la inflación. Sin embargo, más allá de considerar que la subvención de precios de los combustibles es inconveniente para fomentar el uso eficiente de recursos que no son renovables, consideramos que la desnaturalización del FEPC creado como mecanismo de estabilización de precios a uno de subvención de precios requiere de cambios regulatorios para evitar que la acumulación de deuda a favor de los productores e importadores, que significa que en la práctica sean estos los que vengam asumiendo los costos financieros del subsidio, ponga en riesgo la sostenibilidad de la industria refinera. Se requiere asimismo de una política energética clara, de largo plazo, que aliente la producción y el consumo de combustibles cada vez más limpios y normar el FEPC con criterios



técnicos que garanticen la sostenibilidad económica de las refinerías y por ende preservar la condición de productor de combustibles que tiene el país” (Macchiavello, 2011)

2.2.9. Relevancia de los combustibles

El uso de combustibles fósiles siempre se ha presentado como una necesidad, dentro de la cadena de producción. Esto es debido, a que en el pasado este recurso era el único que podía generar suficiente energía para poder sostener las industrias alrededor del mundo. Con el paso del tiempo, este recurso ha perdido espacio en las cadenas de valor de algunos sectores, que optan por energías renovables. Sin embargo, el uso de combustibles fósiles sigue siendo el primero a nivel mundial. (Elias, 2019).

Dentro del sector de combustibles fósiles, existen dos posturas básicas dentro de las economías que lo utilizan: países exportadores de petróleo y países importadores de petróleo. En referencia a los países exportadores de petróleo, estos poseen una ventaja geográfica que les permite obtener estos recursos con mayor facilidad, generando mayores riquezas para sus economías, tales son los países como Arabia Saudita y Noruega. Por otro lado, tenemos a los países que son importadores de este recurso, y que son la gran mayoría a nivel mundial. Estos países se encuentran en una situación de dependencia, en la cual deben aceptar la oferta de petróleo y los precios establecidos a nivel internacional. (Elias, 2019).

2.2.10. Factores Políticos Internacionales que influyen en el alza de precios de Combustibles

2.2.10.1. Conflicto Armado entre Rusia y Ucrania

“La escalada del conflicto en el este de Europa a raíz de la invasión de tropas rusas al territorio ucraniano el 24 de febrero 2022, anunciado como «operación militar especial» se ha convertido de inmediato en una crisis de dimensiones y consecuencias globales. A más tardar a partir de las declaraciones de las máximas autoridades rusas, el



presidente Vladímir Putin y el ministro de relaciones exteriores Serguéi Lavrov de que mantenían abiertas todas las opciones militares, insinuando que se podría llegar hasta al empleo de armas nucleares, el mundo está en alerta.” (Bergel, 2022)

“En los inicios de 2021, cuando Estados Unidos y la Unión Europea aplicaron vetos a las exportaciones de vacunas COVID-19 fabricados en sus países, las campañas de inoculación en varios países de América Latina empezaron –además de vacunas chinas– con la Sputnik V rusa. Si bien –aparte de las tres naciones mencionadas contra las que Estados Unidos mantiene sanciones económicas– Rusia no es un socio comercial principal en la región, existen importantes lazos sectoriales: importaciones de fertilizantes, trigo, petróleo, exportaciones de carne, diferentes productos agrícolas. La interrupción del comercio y el alza de precios de petróleo o trigo incita por lo tanto también en la recuperación de las economías latinoamericanas, muy castigadas por la contracción causada por la pandemia del COVID-19. Desde luego, los países exportadores de hidrocarburos o minerales como cobre o níquel en la región deberían verse también beneficiados por la subida de los precios de estas materias primas. Otra consecuencia a tener en cuenta será que, como en otras partes del mundo, la inflación ya ha aumentado en los últimos meses del 2021 en América Latina y tiende a ir subiendo.” (Bergel, 2022)

“Pese a que Rusia y Ucrania representan una proporción relativamente pequeña en el PIB mundial, estos países son grandes participantes en la producción y exportación de bienes básicos en los mercados externos. En primer lugar, ambos son exportadores de alimentos. En 2020 Rusia fue un exportador importante de trigo y cebada, mientras que Ucrania tuvo una participación relevante en las ventas externas mundiales de aceite de girasol, maíz, cebada y trigo, (Junta Directiva del Congreso de la República Colombiana, 2022)



“Por otro lado, Rusia es líder en la oferta mundial de algunos fertilizantes. Además, tiene participación relevante en el comercio mundial de productos minero energéticos, en particular de petróleo y sus derivados, carbón y gas natural, y otros como platino, titanio, aluminio, cobre, entre los más destacados. Por su parte, Ucrania es exportador importante de productos de hierro y de derivados de la extracción de aceites. De esta forma, los impactos de la invasión a Ucrania y las sanciones a Rusia afectarían las perspectivas de producción de estas materias primas.”

“Lo anterior se ha reflejado en aumentos en los precios internacionales de estos “commodities”. De hecho, entre el promedio de enero y lo corrido hasta el 18 de marzo de 2022, el precio del petróleo (Brent), el carbón, el gas natural de Europa y el índice internacional de metales aumentaron un 29,4%, 144,1%, 71,4% y 13,1%, respectivamente. Para este mismo período el precio del maíz y el trigo se incrementaron, en su orden, en un 41,3% y 50,2%.” (Junta Directiva del Congreso de la República Colombiana, 2022)

2.2.10.2. SARS-CoV-2/COVID-19

En el mes de diciembre de 2019, un brote de casos de una neumonía grave se inició en la ciudad de Wuhan, provincia de Hubei, en China. Los estudios epidemiológicos iniciales mostraron que la enfermedad se expandía rápidamente, que se comportaba más agresivamente en adultos entre los 30 y 79 años, con una letalidad global del 2,3%. (Toro & Diaz, 2020).

“La mayoría de los primeros casos correspondían a personas que trabajaban o frecuentaban el Huanan Seafood Wholesale Market, un mercado de comidas de mar, el cual también distribuía otros tipos de carne, incluyendo la de animales silvestres, tradicionalmente consumidos por la población local. Los estudios etiológicos iniciales dirigidos a los agentes comunes de la infección respiratoria aguda, incluyendo los agentes de la influenza aviar, del



síndrome respiratorio agudo severo (SARS, del inglés, Severe Acute Respiratory Syndrome) y del síndrome respiratorio del Medio Oriente (MERS, del inglés, Middle East Respiratory Syndrome), arrojaron resultados negativos”. (Toro & Diaz, 2020).

“El uso de métodos de secuenciación profunda, que no requieren información previa sobre el agente que se busca, así como el aislamiento en cultivo de células, seguido de microscopía electrónica y de secuenciación profunda, demostró que se trataba de un agente viral nuevo, perteneciente al grupo de los coronavirus, y fue inicialmente llamado 2019-nCoV (novel coronavirus de 2019), genéticamente relacionado, pero distinto al agente del SARS.”

“El brote se extendió rápidamente en número de casos y en diferentes regiones de China durante los meses de enero y febrero de 2020. La enfermedad, ahora conocida como COVID-19 (del inglés, Coronavirus disease-2019), continuó propagándose a otros países asiáticos y luego a otros continentes. El 11 de marzo de 2020, la Organización Mundial de la Salud (OMS) declaró la ocurrencia de la pandemia de COVID-19, exhortando a todos los países a tomar medidas y aunar esfuerzos de control en lo que parece ser la mayor emergencia en la salud pública mundial de los tiempos modernos” (Toro & Diaz, 2020).

“Varias medidas del estado peruano buscaban resolver los estragos políticos, sanitarios, económicos y sociales. El levantamiento de la cuarentena focalizada sigue siendo un tema políticamente complicado en la vida de los peruanos, la rápida expansión del virus ha puesto en evidencia que las medidas sanitarias no fueron efectivas”.

“Las medidas económicas en teoría estaban bien planteadas, pero la lentitud del gasto público, como la subvención al sector empresarial no ha llegado con prontitud, lo que pone en evidencia la poca efectividad de la política. El Estado está condenado a no volver al confinamiento y la inmunidad del rebaño será la responsabilidad de cada peruano”. (Meza, Condori, & Encalada, 2020)



Las políticas de estado ineficientes, un crisis política frente a actos de corrupción por altos funcionarios del estado, cinco presidentes en 11 días, elecciones presidenciales cuestionadas sin fundamento alguno, decretos supremos si rigor científico, ejercicio legislativo vacuo, mandatarios investigados en pleno ejercicio de función, protestas en todo el país sin una resolución eficaz, solo por mencionar, constituyen un problema que requiere un trabajo multidisciplinar, en materia sanitaria, jurídica, política, económica y social, Si es que se desea evitar una problemática que está evolucionando a gran escala.

2.3. Hipótesis

2.3.1. Hipótesis General

la Aplicación de los Decretos Supremos N° 014-2021-EM Y N°007-2020-EM resulta ineficiente para mejorar la calidad de vida de los trabajadores de transporte público en la Ciudad del Cusco

2.3.2. Hipótesis Específicas

La Categorización de Dos Tipos de Combustibles; Gasolina/Gasohol, Regular y Premium, mediante Decreto Supremo N° 014-2021-EM, no incide positivamente en la calidad de vida de los trabajadores de transporte público en la Ciudad del Cusco.

La inclusión del Combustible Diesel al Fondo de Estabilización de Precios de Combustible, mediante decreto supremo N° 007-2020-EM, No Mitiga correctamente el Alza de precio que vulnera la calidad de vida de los trabajadores de transporte público en la Ciudad del Cusco.

La Reforma Constitucional de la ley orgánica de Hidrocarburos, Ley 26221, no resultaría eficaz frente al alza de precios que vulnera la calidad de vida de los trabajadores de transporte público en la Ciudad del Cusco.



2.4. Variable

2.4.1. Identificación de Variables de estudio

Decreto Supremo N° 014-2021-EM. Y N°007-2020-EM: Mediante el Decreto de Urgencia N° 010-2004 se creó el Fondo para la Estabilización de Precios de los Combustibles Derivados del Petróleo (en adelante, FEPC), como un fondo intangible destinado a evitar que la alta volatilidad de los precios del petróleo crudo y sus derivados, se traslade a los consumidores. Dentro del Artículo 1 del Decreto N° 007-2020-EM. Se Excluye al Gas Licuado de Petróleo (GLP) y al Diesel BX de la lista señalada en el literal m) del artículo 2 del Decreto de Urgencia N° 010-2004, como Productos sujetos al Fondo para la Estabilización de Precios de los Combustibles Derivados del Petróleo. Así mismo en su segundo Artículo estipula que: “En caso el precio del GLP tenga un incremento semanal superior al 5% por 4 semanas consecutivas o su equivalente en dos meses, el Ministerio de Energía y Minas remite al Ministerio de Desarrollo e Inclusión Social y al Ministerio de Economía y Finanzas un informe con la mencionada evaluación y propone los mecanismos pertinentes que permitan mitigar estos impactos”

El Decreto Supremo N° 014-2021-EM dispone en su primer artículo el uso de 2 categorías para el abastecimiento de combustible, Gasolina/Gasohol Premium y Regular que regiría a partir del primer día del mes de julio, prorrogándose mediante Decreto Supremo N° 006-2022-EM al día primero de enero del año 2023.

Es preciso mencionar que la Variable “**Ley Orgánica de Hidrocarburos, Ley 26221**” debería identificarse como variable interviniente dentro del presente estudio, sin embargo es menester aclarar, la ausencia de mecanismos de recolección de datos eficientes para incluir correctamente la variable, y buscar una resolución de la problemática. A su vez, la intención



del presente estudio es evidenciar la afectación de calidad de vida, frente a una norma jurídica, de un grupo poblacional específico y no la de realización de un metaanálisis.

Calidad de vida: Lawton (1984) y Calman (1987) citados por Encomenderos (2017) definen la calidad de vida desde dos puntos de vista distintos; Lawton la define como “el conjunto de evaluaciones que el individuo hace sobre cada uno de los dominios importantes de su vida actual”; por otro lado, Calman nos dice que la calidad de vida es, concreta y tiene un carácter subjetivo-valorativo: “la calidad de vida nos viene dada por la distancia entre aspiraciones y logros” (p. 53).

Urzúa M. y Caqueo-Urizar A (2012) proponen diferentes equivalencias a la calidad de vida, igualándola con las condiciones de vida, donde refieren que la calidad de vida está ligada a la salud física, relaciones sociales, actividades funcionales u ocupaciones; así mismo, la comparan con la satisfacción con la vida que en sus palabras sería la satisfacción personal, satisfacción con el proyecto de vida de uno mismo.

Por otro lado, nos dicen también que la calidad de vida es una suma de las condiciones de vida con la satisfacción con la vida, haciendo referencia a que las condiciones de vida pueden ser establecidas objetivamente mediante indicadores biológicos, sociales, materiales, conductuales y psicológicos, o se dan a entender que la calidad de vida es medible mediante indicadores objetivos.



| | | | | |
|---|---|---|------------------------------------|--|
| <p>APLICACIÓN DEL DECRETO SUPREMO N° 014-2021-EM. Y N°007-2020-EM</p> | <p>Norma de carácter general que reglamenta normas con rango de ley o regula la actividad sectorial funcional o multisectorial funcional a nivel nacional, que busca resolver el alza de precios de combustibles.</p> | <p>Grado de Adaptación a la nueva reglamentación del servicio de transporte público discrecional(Taxis)</p> | <p>ADAPTABILIDAD</p> | <p>Totalmente en desacuerdo En desacuerdo Ni en acuerdo ni desacuerdo De acuerdo Totalmente de acuerdo</p> |
| | | <p>Grado de Adaptación a la nueva reglamentación del servicio de transporte público Colectivo</p> | | |
| | | <p>Permanencia y Eficacia de la norma jurídica</p> | <p>EFICIENCIA</p> | <p>Totalmente en desacuerdo En desacuerdo Ni en acuerdo ni desacuerdo De acuerdo Totalmente de acuerdo</p> |
| | | <p>Reducción del Alza de precios</p> | | |
| | | <p>Permanencia del Uso de Combustible Fósiles</p> | <p>ADAPTACION Y TRANSFORMACION</p> | <p>Totalmente en desacuerdo En desacuerdo Ni en acuerdo ni desacuerdo De acuerdo Totalmente de acuerdo</p> |
| | | <p>Uso Optativo de combustibles Alternativos (GNV y GLP)</p> | | |
| | | <p>Nivel de eficiencia frente a una regulación de precios</p> | <p>MODIFICACION JURIDICO LEGAL</p> | <p>Totalmente en desacuerdo En desacuerdo Ni en acuerdo ni desacuerdo De acuerdo Totalmente de acuerdo</p> |
| <p>CALIDAD DE VIDA</p> | <p>Conjunto de evaluaciones que el individuo hace sobre cada uno de los dominios importantes de su vida actual</p> | <p>Derechos Laborales</p> | <p>PROTECCION JURIDICO LEGAL</p> | <p>Totalmente en desacuerdo En desacuerdo Ni en acuerdo ni desacuerdo De acuerdo Totalmente de acuerdo</p> |
| | | <p>Seguridad Laboral</p> | | |
| | | <p>Salud</p> | | |
| | | <p>Jornada Laboral</p> | <p>ASPECTO ECONOMICO</p> | <p>Totalmente en desacuerdo En desacuerdo Ni en acuerdo ni desacuerdo De acuerdo Totalmente de acuerdo</p> |



2.5. Definición de Términos

Calidad de Vida (CV): Satisfacción de todas las necesidades básicas que posee el ser humano tales como la alimentación, vivienda, trabajo y salud (Britto et al, 2020).

Horario laboral: También llamado horario de trabajo, de acuerdo a Zabala (2011) “es la facultad del empleador para establecer el margen de las horas del día en que se prestan las labores delimitando la hora de inicio y la hora de término” (p. 45).

Jornada Laboral: Según la Constitución Política (1993) es el tiempo como máximo en el cual un trabajador realiza su labor; en el Perú, la jornada máxima es de 8 horas diarias o 48 horas semanales como máximo.

Remuneración: El Tribunal constitucional mediante el Exp. N° 0020-2012-PI/TC nos señala que “(...) la remuneración, en tanto derecho fundamental, es la retribución que recibe el trabajador en virtud del trabajo o servicio realizado para un empleador, que posee una naturaleza alimentaria al tener una estrecha relación con el derecho a la vida, acorde con el principio-derecho a la igualdad y la dignidad, y que al mismo tiempo adquiere diversas consecuencias o efectos para el desarrollo integral de la persona humana(..)” (2014).

OIT: Organización Internacional de Trabajo.

PIDCP: Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos.

PIDESC: Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales.

Diesel B5: Es un combustible constituido por una mezcla de Diésel N. ° 2 S-50 y 5% en volumen de biodiésel (B100). Diésel N. ° 2 S-50: combustible derivado de hidrocarburos y obtenido de procesos de refinación, presenta un contenido de azufre máximo de 50 partes por millón. (Ministerio de Energía y Minas, 2022)



Gasolina: “Es el combustible diseñado para el uso en motores de ignición por chispa y de combustión interna en vehículos como automóviles y motocicletas, entre muchos otros. Se obtiene de la nafta de destilación directa, que es la fracción líquida más ligera del petróleo, y su mezcla de hidrocarburos está en el rango aproximado de cinco átomos de carbono (C5) a once átomos de carbono (C11)”. (Ministerio de Energía y Minas, 2022).

Gasohol: “Es la mezcla que contiene gasolina (de 84, 90, 95 o 97 octanos y otras según sea el caso) y 7.8% Vol de Alcohol Carburante”. (Ministerio de Energía y Minas, 2022)

Octanaje: “La capacidad de resistencia que tiene la gasolina a la detonación durante el proceso de compresión que ocurre en el interior de los cilindros de los motores de los vehículos” (Ministerio de Energía y Minas, 2022).



CAPÍTULO III: MÉTODO

3.1. Alcance del Estudio

El presente estudio es de carácter Exploratorio e Hipotético-Deductivo, es Exploratorio ya que es una problemática joven dentro de nuestro país en relación a los factores de índole internacionales que han acontecido los últimos años.

Así mismo, es Hipotético Deductivo, porque se plantea la tesis de que la futura ejecución de los mecanismos jurídicos de política de estado, supondrían una mayor afectación a la calidad de vida de los trabajadores.

3.2. Enfoque

En el presente trabajo de investigación se utilizará el enfoque cuantitativo porque se hará una encuesta.

3.3. Diseño de Investigación

No experimental: Puesto que el investigador observara el fenómeno tal como se da en su contexto natural, sin intervenir ni hacer variar intencionalmente las variables de estudio.

Longitudinal: Porque los datos a recolectar se dan en determinados periodos de tiempo, con el propósito de analizar la problemática.

3.4. Población

La población para la presente investigación estará conformada los trabajadores que laboran dentro del sector de transporte público.

Criterios de Inclusión

- Grado académico primario o superior
- Edad mayor a 18 años



- Participación Voluntaria
- 2 o más años de experiencia

Criterios de Exclusión

- Vehículo que usa GNV o GLP
- Personal Administrativo que labora en la Empresa de Transporte
- Inspección Técnica Vehicular expirada y Soat No vigente
- Servicio de Transporte Informal
- Vehículo Arrendado

3.5. Muestra

Se determinará un muestreo probabilístico aleatorio simple, ya que todos los elementos de la población tienen la posibilidad de ser elegidos.

Tamaño de la Muestra

La fórmula para el tamaño de la muestra finita es definida por:

$$n = \frac{Z_{(1-\alpha/2)}^2 * \sigma^2}{(\varepsilon)^2}$$

Donde “ σ ” Es la varianza poblacional



3.6. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Las técnicas a utilizar en la presente investigación será la de análisis documental, y las encuestas realizadas

Los instrumentos a utilizar para la recolección de datos serán las encuestas, las mismas que serán realizadas a los trabajadores de combi de la empresa de transporte urbano público Túpac Amaru y taxistas.

3.6.1. Encuesta

Para Hernández (2010) una encuesta es un conjunto de preguntas respecto de una o más variables a medir, esta debe ser congruente con el planteamiento del problema e hipótesis para lo cual, se debe elaborar una serie de preguntas, tanto abiertas como cerradas, y así poder estudiar los elementos encontrados a partir de las entrevistas realizadas a profundidad y la población cusqueña forma parte de este estudio. (pp. 217)

3.6.2. Procedimiento para la Recolección de datos

El procedimiento a seguir para la recolección de datos es el siguiente: primeramente, se tendrán preparadas las encuestas a realizar los días señalados en el cronograma, con el objetivo de realizar encuestar a los cobradores de combi de la empresa de transporte público Tupac Amaru; el presente instrumento (encuesta), consta de 10 preguntas cerradas para marcar que ayudarán a realizar la investigación.

3.7. Validez y confiabilidad de instrumentos

Los datos obtenidos serán procesados mediante el método probabilístico, haciendo uso de hojas de cálculo Excel y el software SPSS, de manera que los datos obtenidos sean válidos y certeros; así como también las encuestas a realizar a los trabajadores de las diversas empresas de transporte público Plan de Análisis de datos.



Confiabilidad de instrumentos

Se usará como estadístico de prueba al Alfa de Combrach como verificación de prueba piloto, con la siguiente formula

$$\alpha = \frac{K}{K - 1} \left[1 - \frac{\sum S_i^2}{S_t^2} \right]$$

Dónde:

“ α ”: Coeficiente de confiabilidad de la prueba o cuestionario

“k”: Número de ítems del instrumento:

“S”: Varianza total del instrumento.

“ \sum ”: Sumatoria de las varianzas de los ítems.

Validación de Instrumentos

Se solicitaría el Juicio de 3 Expertos del tema, Abogados con experiencia en el sector transportes y catedráticos de las casas de estudios del cusco, obteniendo así la validez de instrumento de recolección de datos.

3.8. Plan de Análisis de Datos

A un nivel de confianza de 95 % con un estadístico de prueba Anova con “p” mayor a 0.05 en H_0 , se procederá a la ejecución de tabla de frecuencia, sectores y barras, desviación estándar, y percentiles de estudio, posterior a eso se ejecutará de la siguiente manera

- Realizar la encuesta a los trabajadores en las fechas establecidas en el cronograma.
- Juntar todas las encuestas y pasarlas al programa de hojas de cálculo Excel.
- Una vez que los datos estén dentro de la hoja de cálculo se procede a analizar pregunta por pregunta.



CAPITULO IV RESULTADOS

RESULTADOS RESPECTO A VARIABLE DE ESTUDIO N° 1 Aplicación Del Decreto Supremo N° 014-2021-EM. Y N°007-2020-EM

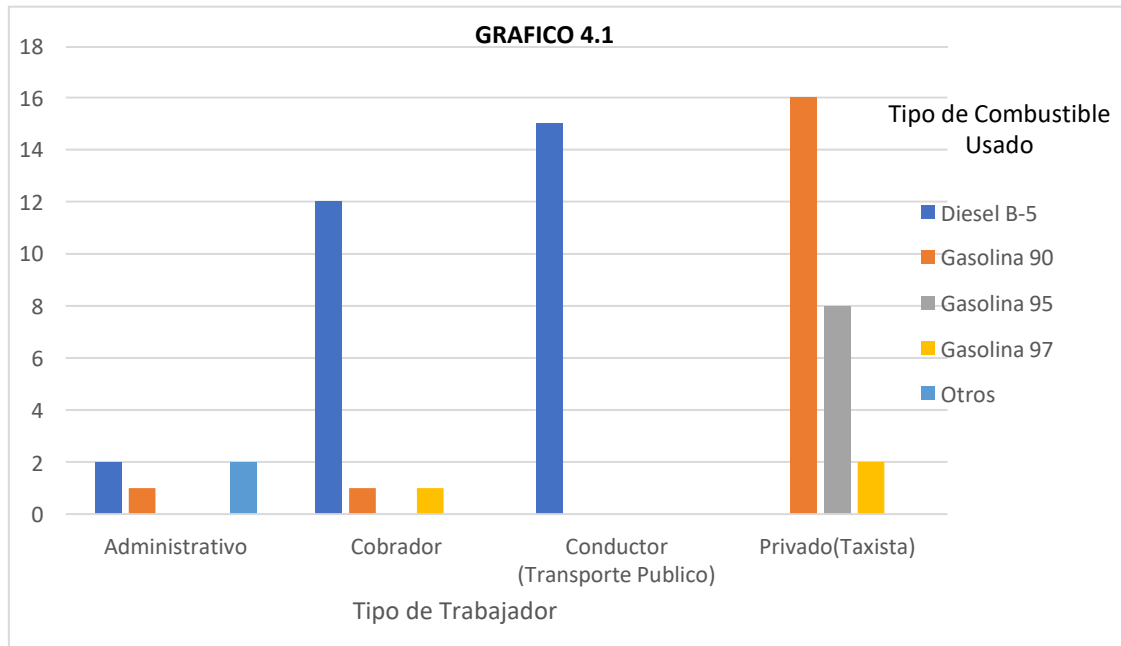


Gráfico 4.1 Adaptabilidad, relación entre tipo de trabajador y uso de combustible para realizar actividades laborales Diarias. - El gráfico se observa que los prestadores de servicio público privado son los que consumen gasolina 90 y 95 en mayor medida, frente a otros tipos de trabajadores.

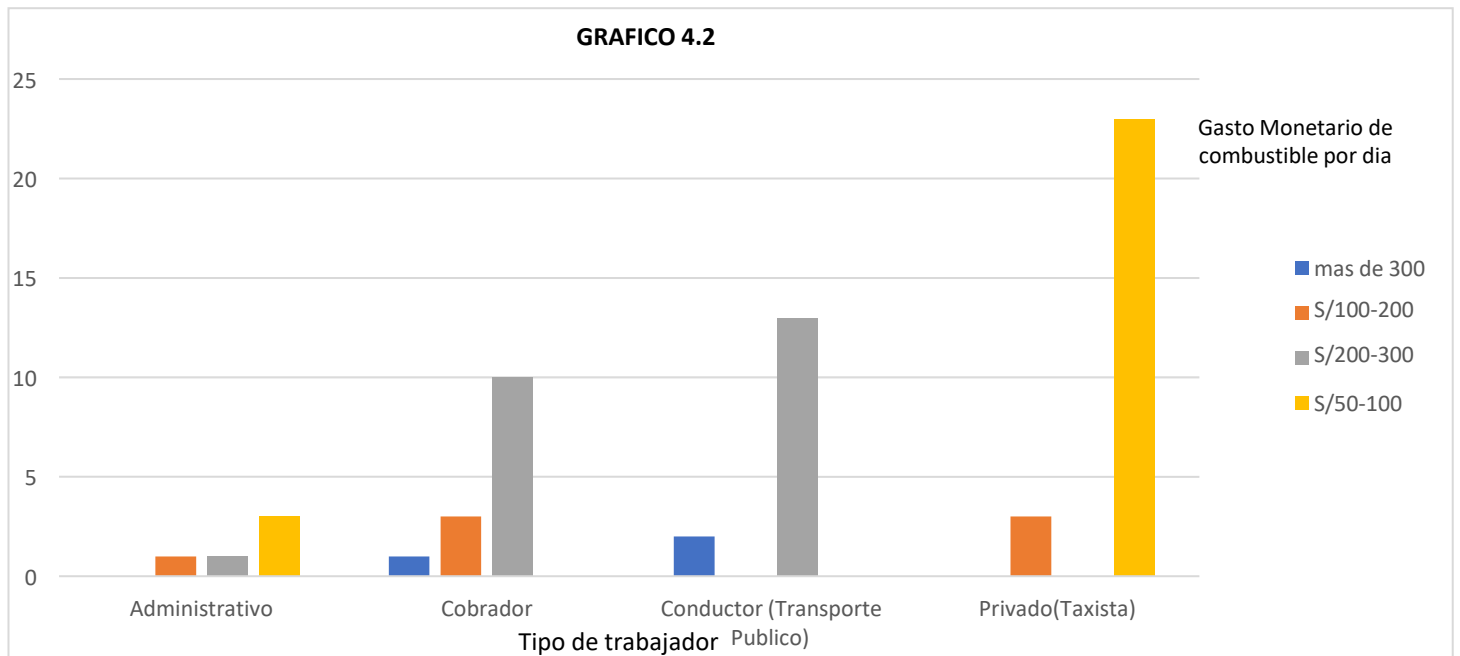


Gráfico 4.2 Adaptabilidad, relación entre tipo de trabajador y Gasto Monetario de combustible por día, se observa un gasto de entre 50 y 300 soles. Los trabajadores de Transporte Privado gastan en promedio S/1500 a 3000 mensualmente, frente a los /S 6000 de los conductores de transporte público.

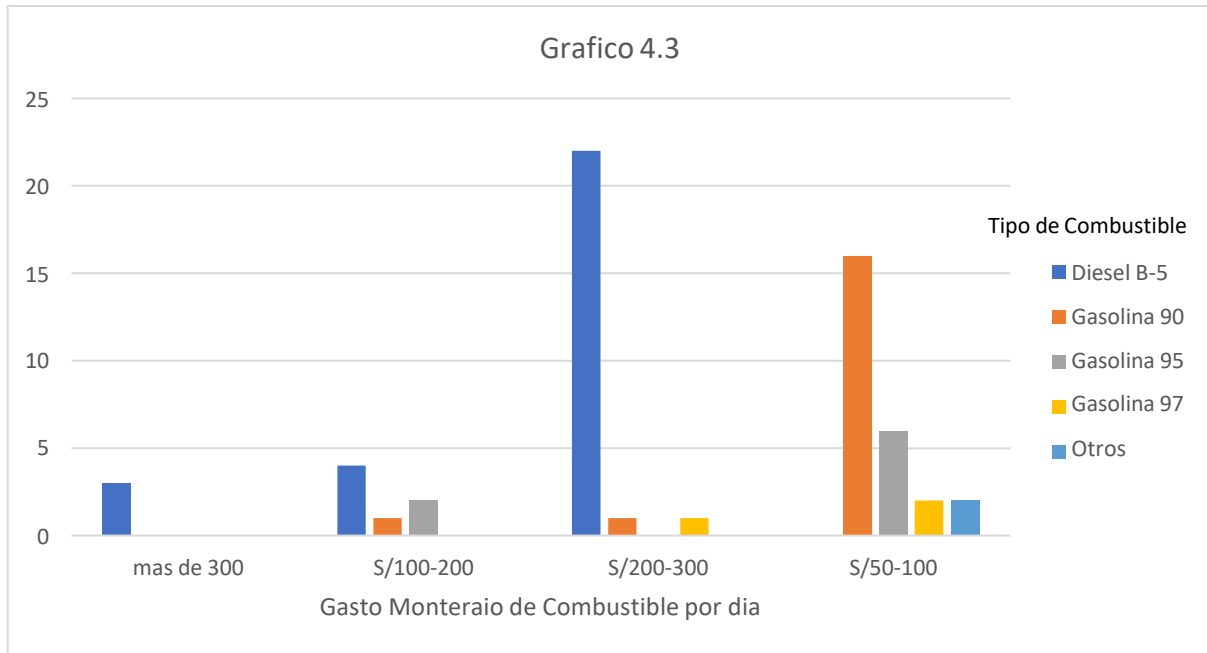


Gráfico 4.3 Adaptación, relación entre Tipo de combustible y Gasto Monetario de combustible por día, se observa el consumo de gasolina 90 de S/ 50 a 100 por día, y el Diesel a S/ 200 y 300 por día

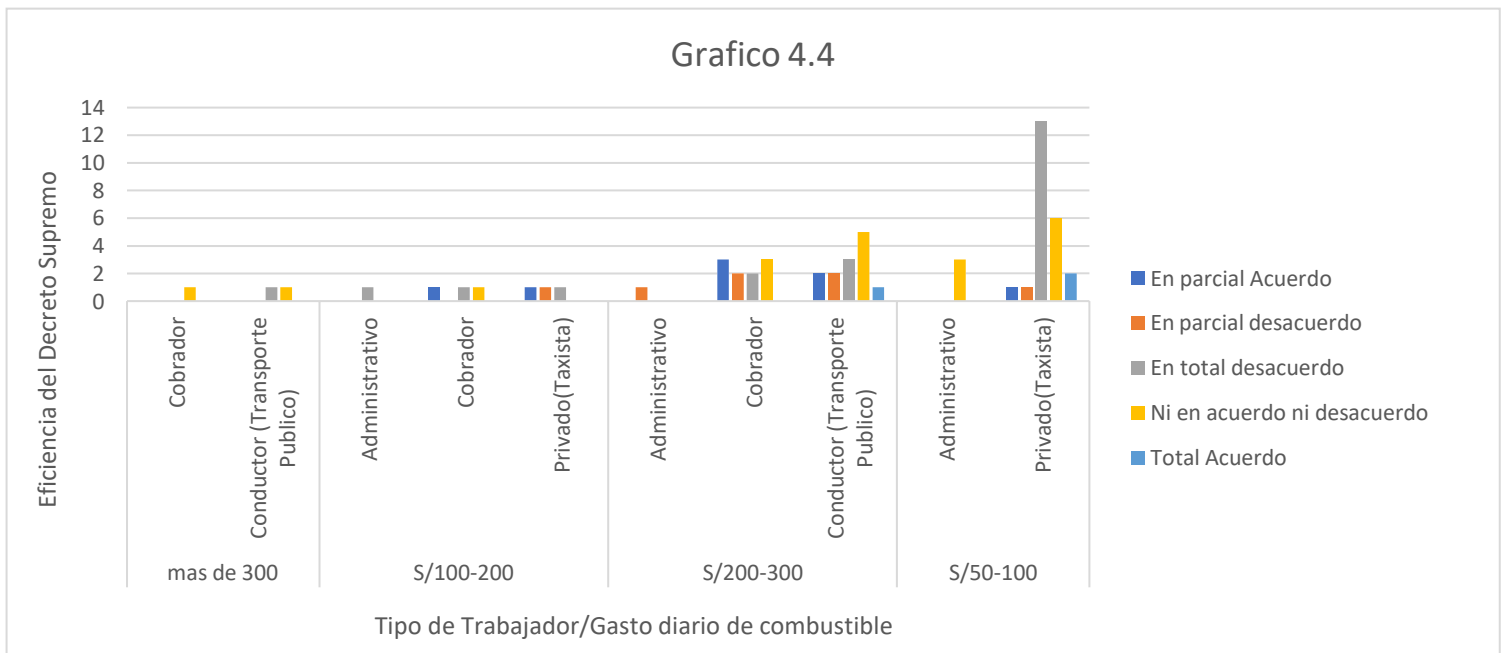


Gráfico 4.4 Eficiencia, Beneficio de la aplicación del Decreto Supremo frente al consumo diario de gasolina y tipo de trabajador de transporte, Se evidencia, el total desacuerdo de su aplicación, a su vez se logra apreciar dentro de los trabajadores de transporte privado el no estar ni en acuerdo ni desacuerdo

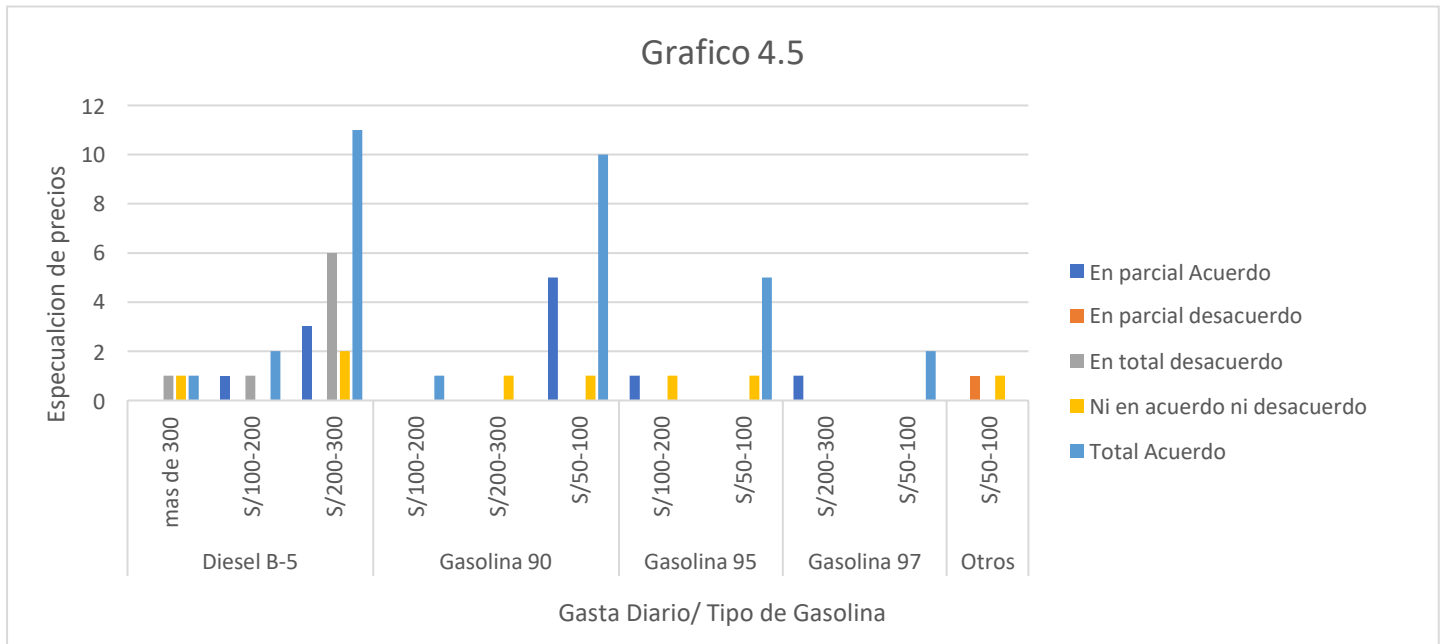


Gráfico 4.5 Modificación Jurídico Legal, Sensación de Alza de Precios frente al consumo diario de gasolina y tipo de Combustible. - Se evidencia, el total y parcial acuerdo frente a un alza de precio sin causa aparente de las gasolinas 90, 95 y 97, Se observa además este patrón en los consumidores de Diesel B-5.

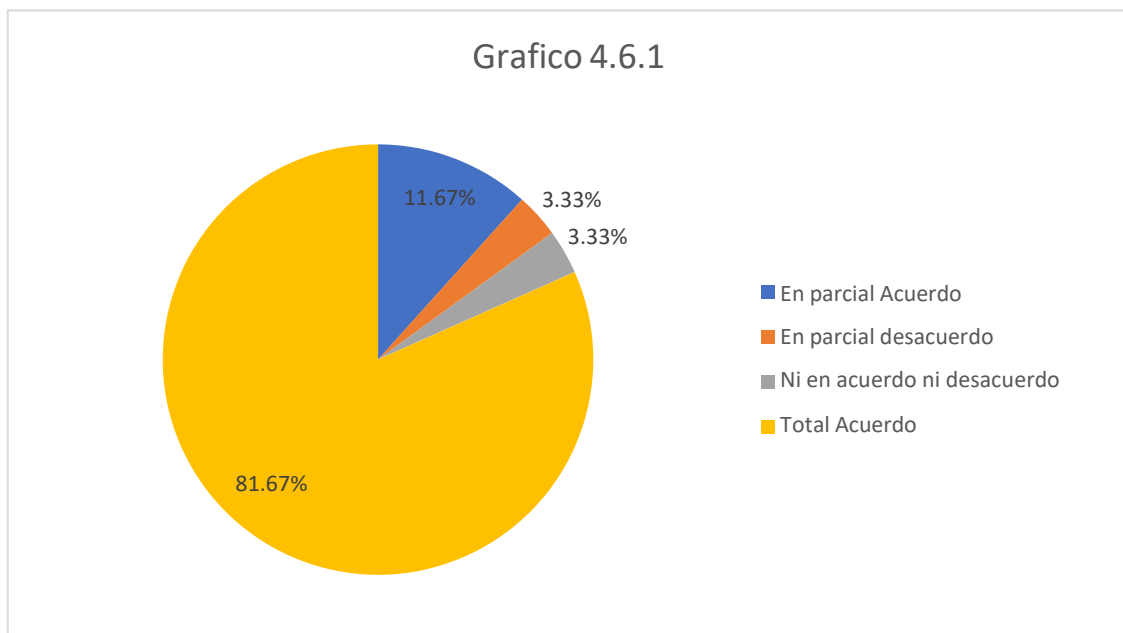


Gráfico 4.6.1 Diagrama Circular, Observación General de Los Trabajadores de transporte vehicular. - Se Aprecia el Total y parcial Acuerdo en relación a una regulación de precios de los combustibles

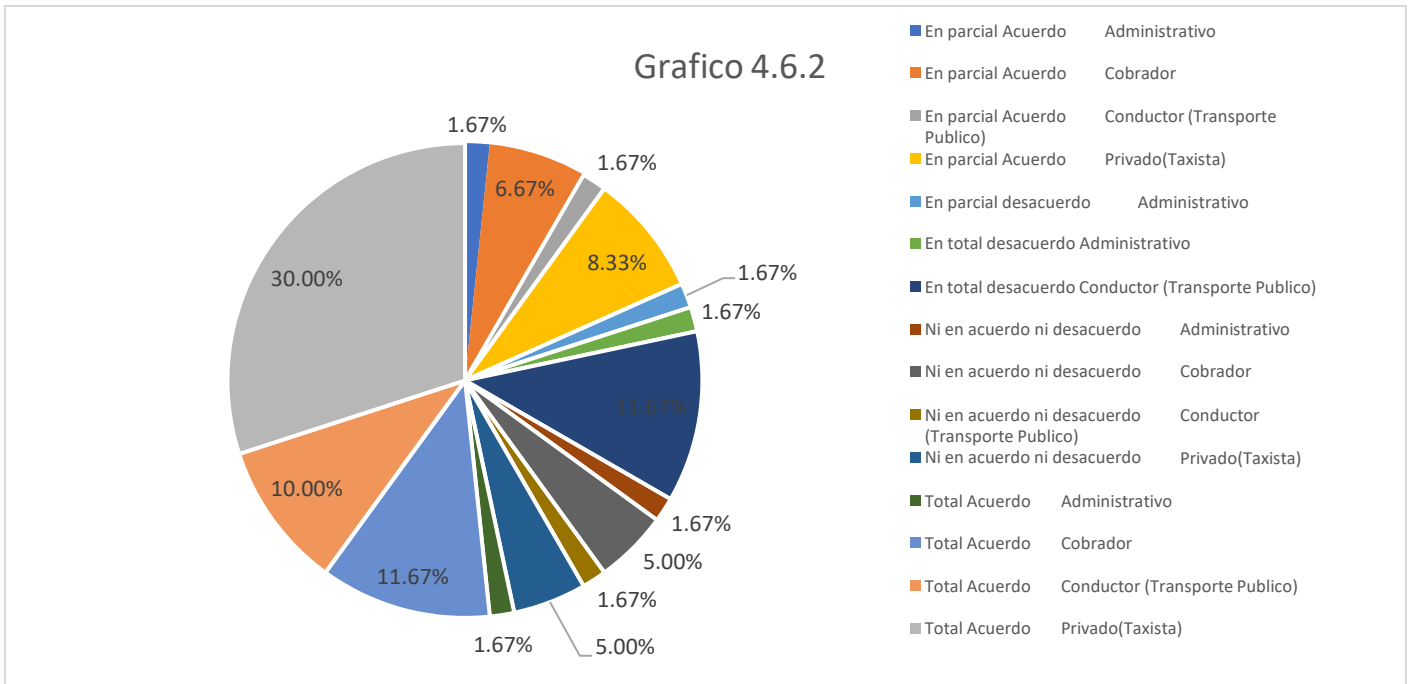


Gráfico 4.6.2 Diagrama Circular, Observación Segmentada en Función al Tipo de Trabajador de transporte vehicular. - Se Aprecia el Total y parcial Acuerdo en relación a una regulación de precios de los combustibles, predominando los conductores de transporte publico

RESULTADOS RESPECTO A VARIABLE DE ESTUDIO N° 2 Aplicación Del Decreto Supremo N° 014-2021-EM. Y N°007-2020-EM/ Calidad de Vida

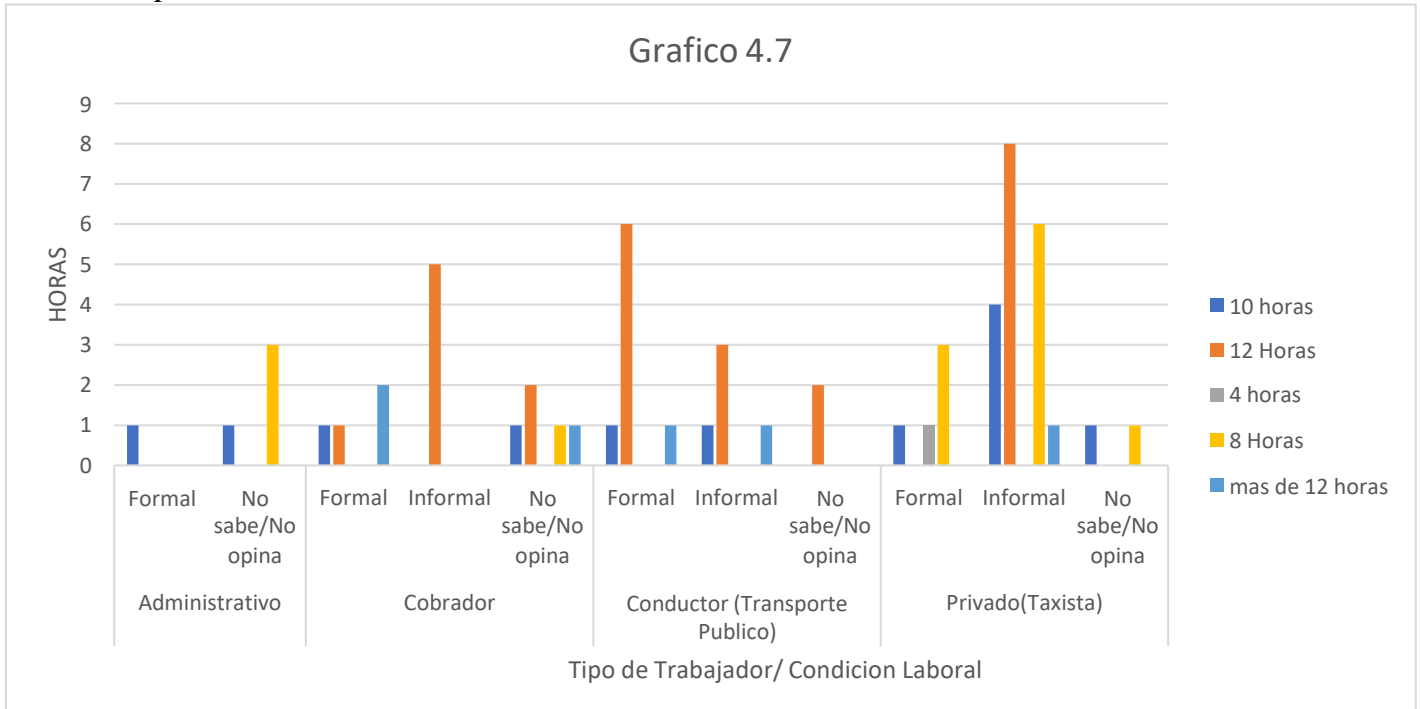


Gráfico 4.7, Relación Entre Horas de Trabajo y Tipo de Trabajador de Transporte/Condición Laboral. - Se Observa una labor diaria de 12 por parte de los Cobradores Informales, La formalidad no afecta a los conductores de transporte con 12 horas diarias de trabajo, los Conductores que brinda transporte público no se ven afectados por la informalidad

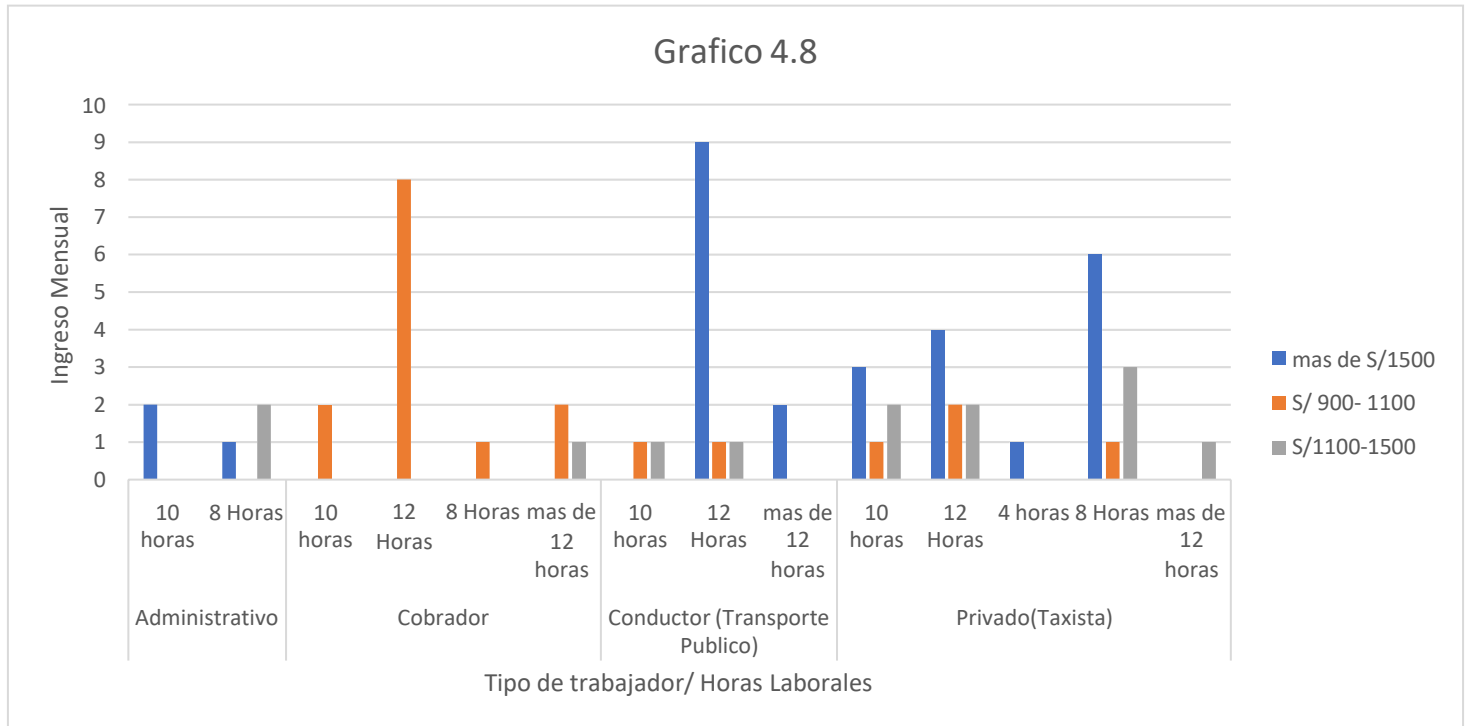


Gráfico 4.8, Relación Entre Horas de Trabajo y Tipo de Trabajador de Transporte/Ingreso Mensual. - Se Observa una labor diaria de 12, 10 y 8 por parte de los Cobradores que no afecta el ingreso mensual; Mientras se realice más horas diarias Los conductores de transporte publico reciben mayor beneficio económico, los mismo ocurre con Los trabajadores de servicio público privado.

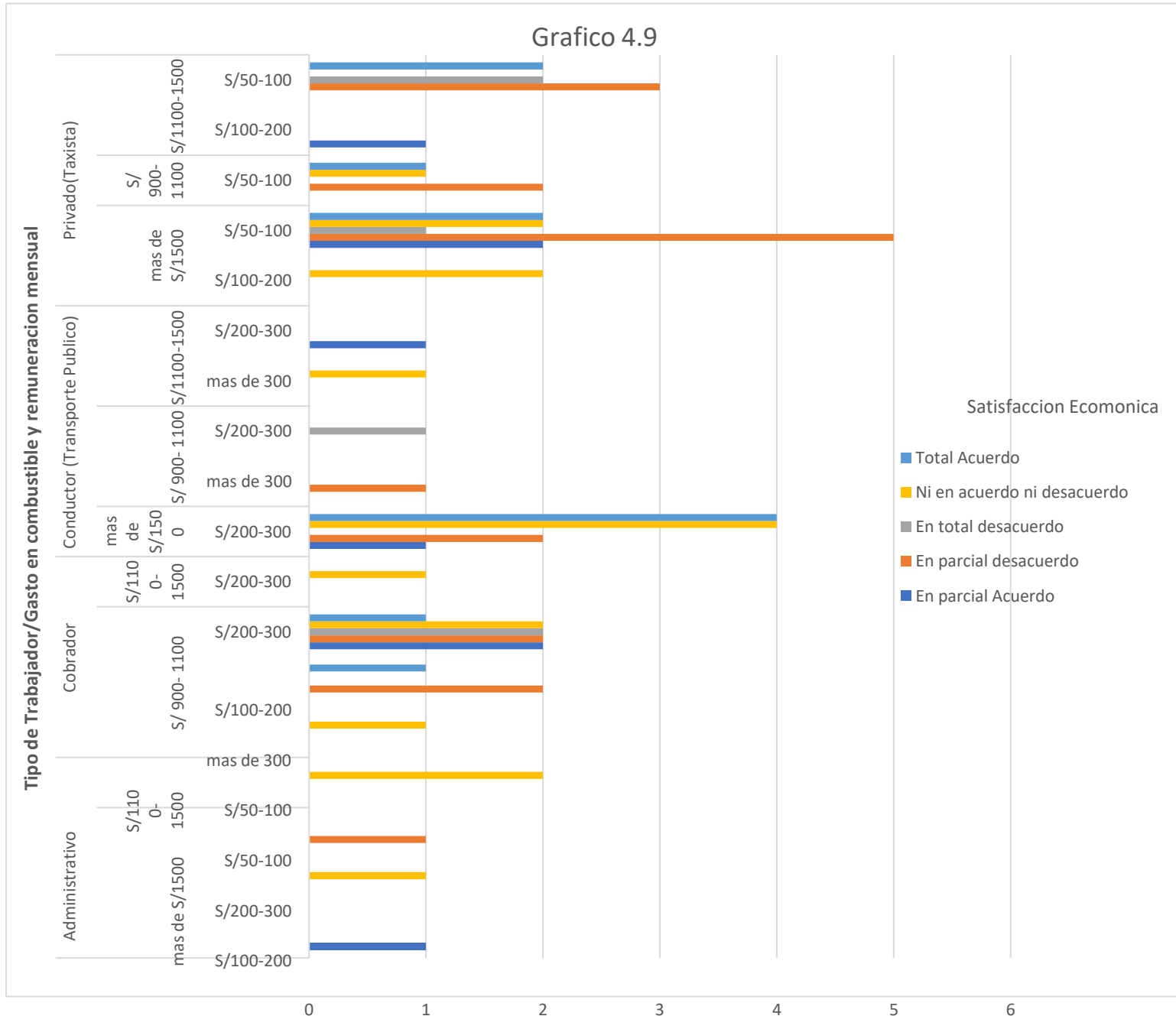


Gráfico 4.9, Nivel de Satisfacción Económica y Tipo de Trabajador de Transporte. – Se aprecia parcial desacuerdo por parte de los trabajadores de transporte privado, frente a la remuneración que perciben



Tabla 1 Relación entre nivel de eficiencia e Ingreso Mensual Promedio

| | más de S/1500 | % | S/ 900- 1100 | % | S/1100- 1500 | % | Total | % |
|-----------------------------|------------------|--------|-----------------|--------|-----------------|--------|-----------|--------|
| Nivel de Eficiencia | | | | | | | | |
| En parcial Acuerdo | 4 | 14.29% | 3 | 15.79% | 1 | 7.69% | 8 | 13.33% |
| En parcial desacuerdo | 5 | 17.86% | 2 | 10.53% | | * | 7 | 11.67% |
| En total desacuerdo | 10 | 35.71% | 5 | 26.32% | 7 | 53.85% | 22 | 36.67% |
| Ni en acuerdo ni desacuerdo | 8 | 28.57% | 8 | 42.11% | 4 | 30.77% | 20 | 33.33% |
| Total Acuerdo | 1 | 3.57% | 1 | 5.26% | 1 | 7.69% | 3 | 5.00% |
| Total general | 28 | | 19 | | 13 | | 60 | |

Tabla 2 Relación entre Gasto de Combustible Diario con Ingreso Mensual

| Gasto de Combustible Diario | más de S/300 | % | S/100- 200 | % | S/200- 300 | % | S/50- 100 | % | Total | % |
|-----------------------------|-----------------|--------|---------------|--------|---------------|--------|--------------|--------|-----------|-------------|
| Ingreso Mensual | | | | | | | | | | |
| más de S/1500 | | * | 3 | 42.86% | 12 | 5.00% | 13 | 5.00% | 28 | 46.67% |
| S/ 900- 1100 | 2 | 66.67% | 3 | 42.86% | 10 | 41.67% | 4 | 15.38% | 19 | 31.67% |
| S/1100- 1500 | 1 | 33.33% | 1 | 14.29% | 2 | 8.33% | 9 | 34.62% | 13 | 21.67% |
| Total general | 3 | | 7 | | 24 | | 26 | | 60 | 100% |



Tabla 3 *Relación Entre Tipo de Trabajador de Transporte y Percepción de Alza de precios en Combustibles*

| Tipo de Trabajador/ Alza Injustificada | Valor | % |
|---|--------------|---------------|
| Administrativo | 5 | 8.33% |
| En parcial Acuerdo | 1 | 1.67% |
| En parcial desacuerdo | 1 | 1.67% |
| En total desacuerdo | 1 | 1.67% |
| Ni en acuerdo ni desacuerdo | 1 | 1.67% |
| Total Acuerdo | 1 | 1.67% |
| Cobrador | 14 | 23.33% |
| En parcial Acuerdo | 4 | 6.67% |
| Ni en acuerdo ni desacuerdo | 3 | 5.00% |
| Total Acuerdo | 7 | 11.67% |
| Conductor (Transporte Publico) | 15 | 25.00% |
| En parcial Acuerdo | 1 | 1.67% |
| En total desacuerdo | 7 | 11.67% |
| Ni en acuerdo ni desacuerdo | 1 | 1.67% |
| Total Acuerdo | 6 | 1* |
| Privado (Taxista) | 26 | 43.33% |
| En parcial Acuerdo | 5 | 8.33% |
| Ni en acuerdo ni desacuerdo | 3 | 5.00% |
| Total Acuerdo | 18 | 3* |
| Total | 60 | 100% |



Tabla 4. *Relación Entre Horas Laborales/ Tipo de Trabajador y Remuneración Mensual*

| Horas Laborales/ Tipo de Trabajador | Ingreso Mensual | | S/ 900- 1100 | | S/1100- 1500 | | Total | % |
|---|--------------------|---------------|-----------------|---------------|-----------------|-----------|---------------|---|
| | más de S/1500 | % | % | % | % | | | |
| Administrativo | 3 | 10.71% | * | 2 | 15.38% | 5 | 8.33% | |
| 10 horas | 2 | 7.14% | * | | * | 2 | 3.33% | |
| 8 Horas | 1 | 3.57% | * | 2 | 15.38% | 3 | 5.00% | |
| Cobrador | * | 13 | 68.42% | 1 | 7.69% | 14 | 23.33% | |
| 10 horas | * | 2 | 10.53% | * | | 2 | 3.33% | |
| 12 Horas | * | 8 | 42.11% | * | | 8 | 13.33% | |
| 8 Horas | * | 1 | 5.26% | * | | 1 | 1.67% | |
| más de 12 horas | * | 2 | 10.53% | 1 | 7.69% | 3 | 5.00% | |
| Conductor (Transporte Publico) | 11 | 39.29% | 2 | 10.53% | 2 | 15 | 25.00% | |
| 10 horas | * | 1 | 5.26% | 1 | 7.69% | 2 | 3.33% | |
| 12 Horas | 9 | 32.14% | 1 | 5.26% | 1 | 11 | 18.33% | |
| más de 12 horas | 2 | 7.14% | * | * | * | 2 | 3.33% | |
| Privado (Taxista) | 14 | 5.00% | 4 | 21.05% | 8 | 26 | 43.33% | |
| 10 horas | 3 | 10.71% | 1 | 5.26% | 2 | 6 | 1* | |
| 12 Horas | 4 | 14.29% | 2 | 10.53% | 2 | 8 | 13.33% | |
| 4 horas | 1 | 3.57% | * | * | * | 1 | 1.67% | |
| 8 Horas | 6 | 21.43% | 1 | 5.26% | 3 | 10 | 16.67% | |
| más de 12 horas | * | * | * | * | 1 | 1 | 1.67% | |
| Total | 28 | | 19 | | 13 | 60 | 100% | |



Tabla 5. Funcion de Relación entre Tipo de Trabajador/Grado de Satisfacción y Gasto de Combustible Diario

| Tipo de Trabajador | Grado de Satisfacción En parcial Acuerdo | | En parcial desacuerdo | | En total desacuerdo | | Ni en acuerdo ni desacuerdo | | Total Acuerdo | | Total | Total % |
|---------------------------------------|--|---------------|-----------------------|---------------|---------------------|---------------|-----------------------------|---------------|---------------|---------------|-----------|---------------|
| | | % | | % | | % | | % | | % | | |
| Administrativo | 1 | 12.50% | 1 | 5.56% | * | * | 3 | 17.65% | * | * | 5 | 8.33% |
| más de S/1500 | 1 | 12.50% | 1 | 5.56% | * | * | 1 | 5.88% | * | * | 3 | 5.00% |
| S/100-200 | 1 | 12.50% | | * | * | * | | * | * | * | 1 | 1.67% |
| S/200-300 | | * | | * | * | * | 1 | 5.88% | * | * | 1 | 1.67% |
| S/50-100 | | * | 1 | 5.56% | * | * | | * | * | * | 1 | 1.67% |
| S/1100-1500 | | * | | * | * | * | 2 | 11.76% | * | * | 2 | 3.33% |
| S/50-100 | | * | | * | * | * | 2 | 11.76% | * | * | 2 | 3.33% |
| Cobrador | 2 | 25.00% | 4 | 22.22% | 2 | 33.33% | 4 | 23.53% | 2 | 18.18% | 14 | 23.33% |
| S/ 900- 1100 | 2 | 25.00% | 4 | 22.22% | 2 | 33.33% | 3 | 17.65% | 2 | 18.18% | 13 | 21.67% |
| más de 300 | | * | | * | * | * | 1 | 5.88% | * | * | 1 | 1.67% |
| S/100-200 | | * | 2 | 11.11% | * | * | | * | 1 | 9.09% | 3 | 5.00% |
| S/200-300 | 2 | 25.00% | 2 | 11.11% | 2 | 33.33% | 2 | 11.76% | 1 | 9.09% | 9 | 15.00% |
| S/1100-1500 | | * | | * | * | * | 1 | 5.88% | * | * | 1 | 1.67% |
| S/200-300 | | * | | * | * | * | 1 | 5.88% | * | * | 1 | 1.67% |
| Conductor (Transporte Publico) | 2 | 25.00% | 3 | 16.67% | 1 | 16.67% | 5 | 29.41% | 4 | 36.36% | 15 | 25.00% |
| más de S/1500 | 1 | 12.50% | 2 | 11.11% | * | * | 4 | 23.53% | 4 | 36.36% | 11 | 18.33% |
| S/200-300 | 1 | 12.50% | 2 | 11.11% | * | * | 4 | 23.53% | 4 | 36.36% | 11 | 18.33% |
| S/ 900- 1100 | | * | 1 | 5.56% | 1 | 16.67% | | * | * | * | 2 | 3.33% |
| más de 300 | | * | 1 | 5.56% | * | * | | * | * | * | 1 | 1.67% |
| S/200-300 | | * | | * | 1 | 16.67% | | * | * | * | 1 | 1.67% |
| S/1100-1500 | 1 | 12.50% | | * | * | * | 1 | 5.88% | * | * | 2 | 3.33% |
| más de 300 | | * | | * | * | * | 1 | 5.88% | * | * | 1 | 1.67% |
| S/200-300 | 1 | 12.50% | | * | * | * | | * | * | * | 1 | 1.67% |
| Privado (Taxista) | 3 | 37.50% | 10 | 55.56% | 3 | 5.00% | 5 | 29.41% | 5 | 45.45% | 26 | 43.33% |
| más de S/1500 | 2 | 25.00% | 5 | 27.78% | 1 | 16.67% | 4 | 23.53% | 2 | 18.18% | 14 | 23.33% |
| S/100-200 | | * | | * | * | * | 2 | 11.76% | * | * | 2 | 3.33% |
| S/50-100 | 2 | 25.00% | 5 | 27.78% | 1 | 16.67% | 2 | 11.76% | 2 | 18.18% | 12 | 2* |
| S/ 900- 1100 | | * | 2 | 11.11% | * | * | 1 | 5.88% | 1 | 9.09% | 4 | 6.67% |
| S/50-100 | | * | 2 | 11.11% | * | * | 1 | 5.88% | 1 | 9.09% | 4 | 6.67% |
| S/1100-1500 | 1 | 12.50% | 3 | 16.67% | 2 | 33.33% | | * | 2 | 18.18% | 8 | 13.33% |
| S/100-200 | 1 | 12.50% | | * | * | * | | * | * | * | 1 | 1.67% |
| S/50-100 | | * | 3 | 16.67% | 2 | 33.33% | | * | 2 | 18.18% | 7 | 11.67% |
| Total | 8 | | 18 | | 6 | | 17 | | 11 | | 60 | 100% |



CAPITULO V: DISCUSION

5.1 Descripción de los hallazgos más relevantes y significativos

El presente estudio puso en evidencia, que los decretos supremos, materia de estudio, no satisface la problemática analizada, existe un gasto de combustible diario elevado frente a la remuneración mensual de los Trabajadores de transporte público y privado, la nueva denominación gasolina regular y premium, exacerbaría la problemática, por va establecer únicamente dos precios, que por motivos económicos usaran el mayor valor establecido para cada categoría, es decir, la gasolina premium que equivale a los 97-95 octanos tendrá el mayor valor para ambos, lo mismo sucede para la gasolina regular 90-84 octanos, hallazgo traducible en el rechazo evaluado por parte de los encuestados.

Se halla accesoriamente también, el factor formalidad, que afecta principal y casi exclusivamente a los cobradores de transporte público, que pese a ser formales o informales, mayor o menor horas laborales, mantiene una calidad de vida deficiente frente a los otros grupos analizados, es menester hacer políticas de estado que logren satisfacer esta problemática.

Se planteo en el Instrumento de Recolección de datos la posibilidad de establecer políticas de regulación de precios de combustibles, la coyuntura global, Conflictos Bélicos entre proveedores de derivados de petróleo, implicancias económicas incorrectamente abordadas, recisión económica por agentes externos (Pandemia SARS Cov-2). Regular los precios requiere reformas de rango constitucional, estudios de impacto, micro regulación por sectores y no de manera global, de abordaje para el ejecutivo como para el legislativo en igual parte.



Se propone también como método a la resolución del presente problema, el uso de combustibles alternativos, como los es el gas natural o motores eléctricos, como lo menciona Sergio López, Proponer un cambio de paradigma respecto al uso de otras fuentes de energía, requeriría un esfuerzo económico y social a gran escala. Diversos Factores como el aspecto mecánico del vehículo, la disminución de potencia del motor, que equivale a menos carga transportable o menor velocidades y fuerza, contar con puestos de abastecimiento en cada distrito, tener profesionales que lo aplicaran de manera eficaz, solo por mencionar algunos problemas que deberían resolverse (López 2008).

Aplicar las medidas anteriormente citadas, dentro del transporte público resultaría, difícil para la capital, y aún más para los demás departamentos al interior del Perú, lo que resulta en una propuesta para varios años décadas.

5.2 Limitaciones del Estudio

El estudio se vio limitado frente a la escala poblacional analizada en la presente, sin embargo la muestra recolectada no evidencia, alteraciones significativas para la investigación.



C. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

CONCLUSIONES

- **PRIMERA:** Del presente estudio se desprende, que el Decreto Supremo N° 014-2021-EM no mitiga el alza de precios; La nueva clasificaron incrementaría el gasto diario de combustible, esto afectaría la calidad de vida de los trabajadores y este a su vez a los usuarios del transporte elevando los precios.

-**SEGUNDA:** Se logro determinar que el Decreto Supremo N° 007-2020-EM, Incluir al Combustible Diesel B-5 al Fondo de precios no resuelve el alza de precios que afecta la calidad de vida de los trabajadores de transporte público, el gasto promedio es de 200 soles de combustible por Dia, frente a una remuneración superior a S/ 1500, esto se traduce a una política de estado mal ejecutada a fin de satisfacer el problema.

-**TERCERA:** Se evidencio que los Trabajadores que prestan el servicio de Transporte Privado Serian Los principales afectados frente a la nueva regulación frente a los demás tipos de trabajadores que prestan servicio de transporte.

-**CUARTA:** Se observó una afectación de la calidad de vida hacia los trabajadores que cumplen la función de cobrador, que contribuyen a pago de combustible y perciben un ingreso continuo a pesar de laborar más horas.



RECOMENDACIONES

PRIMERA. Se debe poner énfasis, en el abordaje de problemáticas, mediante el uso de instrumentos jurídicos, evaluando la forma en que este lo resolverá satisfactoriamente; como es evidencia, en las variables analizadas, incluir al Diesel B-5 en el fondo de estabilización de precios no mitigo el alza de precios, por ende tampoco la calidad de vida de los trabajadores.

SEGUNDA. Establecer medidas que cambie normas orgánicas como lo es la ley que regula los hidrocarburos, Ley N° 26221, no debe ampararse en el hecho de ser una maniobra política, sino en los beneficios y consecuencias que este traería, así como hacer una comparativa internacional entre otros países que ya lo ejecutaron.

TERCERA. Se recomienda abordar estos campos requiere equipos multidisciplinares, que aborden el problema desde diversos enfoques como lo es el económico, jurídico, político y laboral solo por mencionar algunos.

CUARTA. Se recomienda evaluar en mayor medida el uso de combustibles alternativos dentro del transporte público, analizando los impactos que esto tiene tanto a los usuarios como los trabajadores, para así aplicarlo mediante el uso de herramientas jurídicas.



REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Arapa, K y Quispe, S. (2018). La Informalidad del Régimen Laboral y la Rentabilidad de la Empresa de Servicio de Transporte Urbano de Pasajeros “Señor de Huerto S.A.” del Distrito de Sicuani – Cusco, Período 2017. [Tesis de Pregrado, Universidad Andina del Cusco].
<https://hdl.handle.net/20.500.12557/2141>
- Asamblea General de las Naciones Unidas, (1976). Pacto Internacional de los Derechos Civiles y Políticos.
- Asamblea General de las Naciones Unidas, (1976). Pacto Internacional de los Derechos E y Políticos.
- Barrena, G. (2012). El Pacto Internacional De Derechos Civiles. Colección del sistema universal de protección de los derechos humanos. 17-21.
- Bergel, M. E. (Marzo de 2022). La guerra en Ucrania. Miradas desde América Latina. Guadalajara, México: Editorial Calas. Obtenido de
http://calas.lat/sites/default/files/guerra_en_ucrania.miradas_desde_america_latina_0.pdf
- Bigelow, D. A., McFarland, B. H., & Olson, M. M. (1991). Quality of life of community mental health program clients: Validating a measure. *Community Mental Health Journal*, 27, 43-55.
- Boza Pro, G. (2014). Surgimiento, Evolución y Consolidación del Derecho del Trabajo. *THEMIS*, 65, 13-26.
- Britto G., Castro L. y Sabogal J. (2020). Calidad de Vida Laboral y los Factores de Rotación en Empresas In and Out. [Tesis de Pregrado, Universidad Cooperativa de Colombia].
<http://hdl.handle.net/20.500.12494/20044>
- Campbell, A. (1981). *The Sense of Well-being in America*. McGraw-Hill, New York



Carrillo C. (2011). Propuesta de ley que regule el trabajo de los adolescentes voceadores del transporte público como medio de protección integral. [Tesis de Pregrado, Universidad Mayor de San Andrés, Bolivia].

Chamorro, L., Rivera, H., & Rojas, B. (2019). "Impacto de la inflación en la calidad de vida de las personas en Lima Metropolitana, 2000 – 2018". Lima, Lima, Peru: Editorial de la Universidad Cesar Vallejo. Obtenido de

https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/64590/B_Paco_CLM-Rivera_MHL-Rojas_VBM-SD.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Constitución Política del Perú (1993).

Corredor A. (2016). Influencia de la Jornada Laboral (JL) en la Calidad de Vida (CV) del Trabajador y en la Calidad de Vida Laboral (CVL). [Tesis de Pregrado, Universidad de Santo Tomás, Colombia].

<https://hdl.handle.net/11634/2877>

De Diego, J. (2004). Manual de Derecho del Trabajo y la Seguridad Social. 6ta ed. Abeledo-Perrot.

De la Cueva, M. (2000). Derecho Mexicano del Trabajo. Tomo 1. 16° edición. México.

Elias, S. (15 de Noviembre de 2019). Impacto de los precios banda establecidos por el Fondo de Estabilización de los precios de los combustibles derivados del petróleo en el PBI, inflación y deuda pública en el Perú. Lima, Lima, Peru: Fondo Editorial de la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas.

Obtenido de

https://repositorioacademico.upc.edu.pe/bitstream/handle/10757/628232/EliasI_S.pdf?sequence=3&isAllowed=y

Encomenderos Ruiz, Y. M. (2017). "Factores Que Influyen En La Calidad De Vida En El Trabajo Del Personal Administrativo Del Hospital Víctor Lazarte Echegaray- Essalud, Distrito De Trujillo En



El Año 2015". [Tesis para optar por el Título profesional de Licenciada en Trabajo Social].

<http://dspace.unitru.edu.pe/handle/UNITRU/10370>

Ferrans, C. (1990). Quality of life: Conceptual Issues. *Seminars in Oncology Nursing*, 6, 248-254).

Frescura y Candia L. (1986). *Derecho Paraguayo del Trabajo y la Seguridad Social*. 3ra ed. El Foro.

Gabriela Britto, S., Castro Galea, L. y Sabogal Rodriguez, J. (2020). *Calidad de Vida Laboral y los Factores de Rotación en Empresas In and Out*. [Tesis de Pregrado, Universidad Cooperativa de Colombia]. <http://hdl.handle.net/20.500.12494/20044>

Gamarra, B., & Delgado, J. (2016). *Calidad del servicio de transporte publico urbano en la ciudad del cusco*. Cusco, Cusco, Peru: Fondo editorial de la Universidad Nacional San Antonia Abad del Cusco. Obtenido de

<https://repositorio.unsaac.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12918/98/253T20160004.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

González P, Peiró JM, Bravo MJ. (1996). *Calidad de vida laboral. Tratado de Psicología del Trabajo: Aspectos Psicosociales del Trabajo*. Vol. (2). Madrid.; pp. 161-169.

Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., & Baptista Lucio, M. (2014). *Metodología de la investigación*. México: McGraw-Hill.

Hollanflsworth J. (1988). Evaluating the Impact of Medical Treatment on the Quality of Life: A 5-year Update. *Social Science and Medicine*, 26; 425-434 .

Hornquist J.O. (1982). The concept of quality of life. *Scandinavian Journal of Social Medicine*. 10, 57-61.

Hoyos, F. (1 de Diciembre de 2017). *Control De Precios: El caso de los Combustibles en Colombia*. Santaigo de Cali, Valle de la cuenca, Colombia: Fondo Editorial UICESI.



<http://repositorio.umsa.bo/xmlui/handle/123456789/20239>

Hunt, L. (2007). *Inventing Human Rights, A History* (1ra ed.). Norton.

Junta Directiva del Congreso de la República Colombiana. (2022). *Invasión de Rusia a Ucrania: consideraciones sobre el contexto económico internacional*. Bogota: Editorial Banrep. Obtenido de <https://repositorio.banrep.gov.co/bitstream/handle/20.500.12134/10290/recuadro-1-informe-congreso-marzo-2022.pdf?sequence=2&isAllowed=y>

Lau, R.S.M. (2000). Quality of work life and performance. An ad hoc investigation of two elements in the service profit chain model. *International Journal of Service Industry Management*, 11(5); 422-437.

Macchiavello, G. (2011). Reflexiones sobre las Características y Naturaleza del Fondo para la Estabilización de precios de los combustibles derivados del Petróleo. *Derecho & Sociedad*, 45-48. Obtenido de <https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/derechosociedad/article/view/13209/13820>

Mamani G. (2018). *Derecho laboral de los Conductores de las Empresas de Transporte Urbano en San Juan de Lurigancho-2018*. [Tesis de Pregrado, Universidad César Vallejo, Perú]. <https://hdl.handle.net/20.500.12692/39281>

Martín, R. (2008). Reflexiones Sobre el Tiempo de Trabajo y los Descansos en la Declaración Universal de los Derechos Humanos. *Revista Persona y Derecho*, 59(2), 295-317.

Martínez Vivot, J. (1988). *Elementos del Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social*. 2ed. Astrea.

Martínez, J. (2002). El Tiempo de Trabajo: Una Visión Jurisprudencial. *Revista del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales*, 38, 67-94.

Meza, M., Condori, A., & Encalada, D. (23 de Septiembre de 2020). Análisis de políticas públicas en el Perú ante la crisis derivada de la Covid-19. Bogota, Colombia. Obtenido de



<https://www.parlamentoandino.org/images/actualidad/informes-covid/Peru/Principales-medidas-adoptadas-por-el-gobierno-peruano.pdf>

Minaya, G. (2009). Trabajo a Turnos: Modalidades, consecuencias para la Salud e Intervención. *Gestión Practica de Riesgos Laborales*, 57, 32-39.

Ministerio de Energía y Minas. (2022). Combustibles. Peru. Obtenido de <https://www.petroperu.com.pe/productos/combustibles/diesel-ultra/#:~:text=El%20Di%C3%A9sel%20B5%20S%2D50,de%2050%20partes%20por%20mill%C3%B3n.>

Organización de las Naciones Unidas, (1948). Declaración Universal de los Derechos Humanos. <https://www.un.org/es/about-us/universal-declaration-of-human-rights>.

Organización Internacional del Trabajo (OIT). (1919). Convenio sobre las Horas de Trabajo e Industria. Pleno Jurisdiccional. (2014). Expediente N° 0020-2012. p. 12.

Real Academia de la Lengua Española. (2014). Diccionario de la Lengua Española. Consultado el 26 de Setiembre de 2021. <https://dle.rae.es/cobrador>.

Tejedo Benedicto, E. (2011). Satisfacción Laboral Y Calidad De Vida Profesional, Relación Con Variables Socio Demográficas, Laborales Y Con Parámetros De Riesgo Cardiovascular En Trabajadores De Baleares. [Tesis Doctoral, Universidad de investigación de Ciencias de la Salud de España]. <https://dspace.uib.es/xmlui/handle/11201/152021>

Texto Único Ordenado del Decreto Legislativo N° 854, Ley de Jornada de Trabajo, Horario y Trabajo en Sobretiempo Modificado por Ley N° 27671.

The WHOQOL Group, (1995) The World Health Organization Quality of Life Assessment (WHOQOL): Position Paper from The World Health Organization. *Social Science and Medicine*, 41, 1403 - 1409.



Toro, I., & Diaz, F. (26 de Abril de 2020). SARS-CoV-2/COVID-19: el virus, la enfermedad y la pandemia. bvsalud. Obtenido de <https://docs.bvsalud.org/biblioref/2020/05/1096519/covid-19.pdf>

Urquiza P. (2015). Formalización Del Régimen Laboral Y Tributario Para Mejorar La Rentabilidad De La Empresa De Transportes San Pedro De Mala S.A.C. [Tesis de Pregrado, Universidad Autónoma del Perú]. <https://hdl.handle.net/20.500.13067/155>

Urzúa M. y Caqueo-Urizar A. (2012). Calidad de vida: Una Revisión teórica del concepto. *Terapia Psicológica*. Vol. 30, 61-71.

Villamea, G. (2020). Análisis comercial del impacto de la regulación de precios en el mercado de combustibles en Argentina. La Plata, Argentina: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica Argentina.

Zavala Rivera, A. (2011). *El ABC del Derecho Laboral y Procesal Laboral*. 1ra ed. San Marcos. Lima.



E. INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS

Instrumentos de Recolección de datos

A.1. Formato de Encuesta Dirigida a los trabajadores de transporte público en la Ciudad del Cusco.

Nombre: _____

Lugar: _____

Fecha: _____ Distrito: _____

N° de encuesta: ____

Señor (a):

La presente encuesta tiene por objeto identificar el perjuicio o beneficio del cambio de denominación del gas y Diesel, así como la afectación a su calidad de vida frente al alza de precios de combustibles. La presente encuesta es anónima, por lo que lo invitamos a contestar con sinceridad, ya que la información solo se utilizará con fines académicos y su nombre no será mencionado.

Edad:Años

a) Años de servicio

6 meses a 1 Año de Servicio 1 Año a 5 años de Servicio Mas de 5 años de servicio

b) Ingreso Mensual

S/ 900- 1100 S/1100-1500 más de S/1500

c) Tipo de Trabajador

Privado(Taxista) Conductor (Transporte Publico) Boletero Administrativo

1.- ¿Cómo definiría su situación laboral dentro de la empresa?

Formal Informal No sabe/No opina

2.- ¿Considera que su horario de trabajo es estable o variable?

Estable Variable Otro: _____



4.- ¿Cuántas horas al día trabaja?



4h 8h 10h 12h Indeterminado/Variable

5.- ¿Considera que las horas que usted trabaja son bien remuneradas?

En total desacuerdo En parcial desacuerdo Ni en acuerdo ni desacuerdo En parcial Acuerdo Total Acuerdo

6.- ¿Recibe algún beneficio aparte de su remuneración?

Si No Algunas veces

7.- Que tipo de combustible usa?

Gasolina 84 Gasolina 90 Gasolina 95 Gasolina 97 Diesel B5 Otro

8.- Cuanto Gasta en Combustible al Dia

S/50-100 S/100-200 S/200-300 más de S/300

9.- Considera que la nueva denominación Gasolina/Gasohol Regular y Premium beneficiara su actividad laboral

En total desacuerdo En parcial desacuerdo Ni en acuerdo ni desacuerdo En parcial Acuerdo Total Acuerdo

10.- Considera que las Distribuidoras de Combustible Especulan sus Precios (Inflan los Precios)

En total desacuerdo En parcial desacuerdo Ni en acuerdo ni desacuerdo En parcial Acuerdo Total Acuerdo

11.- Resultaría útil establecer una regulación de precios de los combustibles

En total desacuerdo En parcial desacuerdo Ni en acuerdo ni desacuerdo En parcial Acuerdo Total Acuerdo



FORMATO PARA VALIDACION DE INSTRUMENTO

CARTA DE PRESENTACIÓN

Señor:

Presente

Asunto: Validación de instrumentos a través de juicio de experto

Nos es muy grato comunicarme con usted para expresarle mi saludo y así mismo, hacer de su conocimiento que siendo estudiante de la Escuela Profesional de Derecho y Ciencias Políticas de la Universidad Andina del Cusco, requiero validar el instrumento con el cual recogeré la información necesaria para poder desarrollar mi trabajo de investigación.

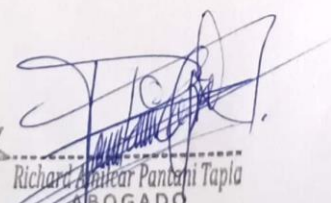
El título nombre del proyecto de investigación es: Aplicación Del Decreto Supremo N° 014-2021-Em. Y N°007-2020-Em. Frente A La Calidad De Vida De Los Trabajadores De Transporte Publico En La Ciudad Del Cusco En El Año 2022 y siendo imprescindible contar con la aprobación de docentes especializados para poder aplicar los instrumentos en mención, he considerado conveniente recurrir a usted, ante su connotada experiencia en temas educativos y de investigación.

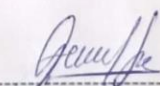
El expediente de validación, que le hago llegar contiene:

- Carta de presentación.
- Matriz de operacionalización de las variables.

Expresándole mis sentimientos de respeto y consideración me despido de usted, no sin antes agradecerle por la atención que dispense a la presente.

Atentamente


Richard Amador Pandachi Tapla
ABOGADO
ICAC 8419


German Guiulfo Salvatierra Madera



VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS

DATOS GENERALES

1.1. TÍTULO DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN

1.2. INVESTIGADOR

Aplicación del Decreto Supremo N° 014-2001-ED
y N° 007-2000 en cuanto a la calidad de vida
de los trabajadores de Transporte Público en la
Ciudad del Cusco en el año 2007

DATOS DEL EXPERTO:

2.1 Nombres y Apellidos

2.2 Especialidad

2.3 Lugar y Fecha

2.4 Cargo e Institución donde Labora

Richard Amikar Pantani Tapia
Civil
Cusco, 30 de Agosto de 2022
Abogado independiente

| COMPONENTE | INDICADORES | CRITERIOS | Deficiente 0-20 % | Regular 21-40 % | Bueno 41-60 % | Muy Bueno 61-80 % | Excelente 81-100 % |
|------------|-------------------|--|----------------------|--------------------|------------------|----------------------|-----------------------|
| Forma | 1 REDACCIÓN | Los indicadores e ítems están redactados considerando los elementos necesarios | | | | | ✓ |
| | 2 CLARIDAD | Está formulado con un lenguaje apropiado | | | | | ✓ |
| | 3 OBJETIVIDAD | Está expresado en conducta observable | | | | | ✓ |
| Contenido | 4 ACTUALIDAD | Es adecuado al avance de la ciencia y la tecnología | | | | | ✓ |
| | 5 SUFICIENCIA | Los ítems son adecuados en cantidad y claridad | | | | | ✓ |
| | 6 INTENCIONALIDAD | El instrumento mide pertinentemente las variables de investigación | | | | | ✓ |
| Estructura | 7 ORGANIZACIÓN | Existe una organización lógica | | | | | ✓ |
| | 8 CONSISTENCIA | Se basa en aspectos teóricos científicos de la investigación educativa | | | | | ✓ |
| | 9 COHERENCIA | Existe coherencia entre los ítems, indicadores, dimensiones y variables | | | | | ✓ |
| | 10 METODOLOGÍA | La estrategia responde al propósito del diagnóstico | | | | | ✓ |

I. OPINION DE APLICABILIDAD:

II. PROMEDIO DE VALORACIÓN:

III. LUEGO DE REVISADO EL INSTRUMENTO:

Procede a su aplicación. (X)

Debe corregirse. ()


Richard Amikar Pantani Tapia
ABOGADO
ICAC 8419

Sello y Firma del Experto.

DNI: 40298036.



FORMATO PARA VALIDACION DE INSTRUMENTO

CARTA DE PRESENTACIÓN

Señor:

Presente

Asunto: Validación de instrumentos a través de juicio de experto

Nos es muy grato comunicarme con usted para expresarle mi saludo y así mismo, hacer de su conocimiento que siendo estudiante de la Escuela Profesional de Derecho y Ciencias Políticas de la Universidad Andina del Cusco, requiero validar el instrumento con el cual recogeré la información necesaria para poder desarrollar mi trabajo de investigación.



El título nombre del proyecto de investigación es: Aplicación Del Decreto Supremo N° 014-2021-Em. Y N°007-2020-Em. Frente A La Calidad De Vida De Los Trabajadores De Transporte Publico En La Ciudad Del Cusco En El Año 2022 y siendo imprescindible contar con la aprobación de docentes especializados para poder aplicar los instrumentos en mención, he considerado conveniente recurrir a usted, ante su connotada experiencia en temas educativos y de investigación.

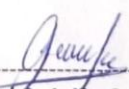
El expediente de validación, que le hago llegar contiene:

- Carta de presentación.
- Matriz de operacionalización de las variables.

Expresándole mis sentimientos de respeto y consideración me despido de usted, no sin antes agradecerle por la atención que dispense a la presente.

Atentamente



Hugo V. Sant Quispe
ABOGADO



German Guiulfo Salvatierra Madera



VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS

DATOS GENERALES

1.1. TÍTULO DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN: *Aplicación del Decreto Supremo N°014-2021-EM y N°004-2022 EM frente a la calidad de vida de los trabajadores de transporte público en la ciudad del Cusco en el año 2022.*

1.2. INVESTIGADOR: *German J. Salas Maldonado*

DATOS DEL EXPERTO:

2.1 Nombres y Apellidos: *Hugo V. Sani Quispe*

2.2 Especialidad: *Abogado Constitucional*

2.3 Lugar y Fecha: *Cusco 30 Agosto 2022*

2.4 Cargo e Institución donde Labora: *Abogado Independiente*

| COMPONENTE | INDICADORES | CRITERIOS | Deficiente 0-20 % | Regular 21-40 % | Bueno 41-60 % | Muy Bueno 61-80 % | Excelente 81-100% |
|------------|-------------------|--|-------------------|-----------------|---------------|-------------------|-------------------|
| Forma | 1 REDACCIÓN | Los indicadores e ítems están redactados considerando los elementos necesarios | | | | | ✓ |
| | 2 CLARIDAD | Está formulado con un lenguaje apropiado | | | | | ✓ |
| | 3 OBJETIVIDAD | Está expresado en conducta observable | | | | | ✓ |
| Contenido | 4 ACTUALIDAD | Es adecuado al avance de la ciencia y la tecnología | | | | | ✓ |
| | 5 SUFICIENCIA | Los ítems son adecuados en cantidad y claridad | | | | | ✓ |
| | 6 INTENCIONALIDAD | El instrumento mide pertinentemente las variables de investigación | | | | | ✓ |
| Estructura | 7 ORGANIZACIÓN | Existe una organización lógica | | | | | ✓ |
| | 8 CONSISTENCIA | Se basa en aspectos teóricos científicos de la investigación educativa | | | | | ✓ |
| | 9 COHERENCIA | Existe coherencia entre los ítems, indicadores, dimensiones y variables | | | | | ✓ |
| | 10 METODOLOGÍA | La estrategia responde al propósito del diagnóstico | | | | | ✓ |

I. OPINIÓN DE APLICABILIDAD:

II. PROMEDIO DE VALORACIÓN:

III. LUEGO DE REVISADO EL INSTRUMENTO:

Procede a su aplicación. (X)

Debe corregirse. ()



Hugo V. Sani Quispe
ABOGADO
I.C.A.C. 7819

Sello y Firma del Experto.

DNI:



FORMATO PARA VALIDACION DE INSTRUMENTO

CARTA DE PRESENTACIÓN

Señor:

Presente

Asunto: Validación de instrumentos a través de juicio de experto

Nos es muy grato comunicarme con usted para expresarle mi saludo y así mismo, hacer de su conocimiento que siendo estudiante de la Escuela Profesional de Derecho y Ciencias Políticas de la Universidad Andina del Cusco, requiero validar el instrumento con el cual recogeré la información necesaria para poder desarrollar mi trabajo de investigación.

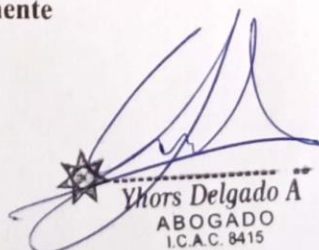
El título nombre del proyecto de investigación es: Aplicación Del Decreto Supremo N° 014-2021-Em. Y N°007-2020-Em. Frente A La Calidad De Vida De Los Trabajadores De Transporte Publico En La Ciudad Del Cusco En El Año 2022 y siendo imprescindible contar con la aprobación de docentes especializados para poder aplicar los instrumentos en mención, he considerado conveniente recurrir a usted, ante su connotada experiencia en temas educativos y de investigación.

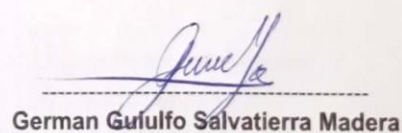
El expediente de validación, que le hago llegar contiene:

- Carta de presentación.
- Matriz de operacionalización de las variables.

Expresándole mis sentimientos de respeto y consideración me despido de usted, no sin antes agradecerle por la atención que dispense a la presente.

Atentamente


Yhors Delgado A
ABOGADO
I.C.A.C. 8415


German Gululfo Salvatierra Madera



VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS

DATOS GENERALES

1.1. TÍTULO DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN: *Aplicación del Decreto Supremo N°014*

1.2. INVESTIGADOR: *German G. Salvatierra Nadea - 2021 -E11 Y N°007-2020-E11* frente a la calidad de vida de los trabajadores de transporte público en la ciudad del Cusco en el año 2022.

DATOS DEL EXPERTO:

2.1 Nombres y Apellidos: *Yhors Delgado Apaza*

2.2 Especialidad: *Abogado Constitucional*

2.3 Lugar y Fecha: *Cusco 30 Agosto 2022*

2.4 Cargo e Institución donde Labora: *Abogado Independiente*

| COMPONENTE | INDICADORES | CRITERIOS | Deficiente 0-20 % | Regular 21-40 % | Bueno 41-60 % | Muy Bueno 61-80 % | Excelente 81-100% |
|------------|-------------------|--|-------------------|-----------------|---------------|-------------------|-------------------|
| Forma | 1 REDACCIÓN | Los indicadores e ítems están redactados considerando los elementos necesarios | | | | | ✓ |
| | 2 CLARIDAD | Está formulado con un lenguaje apropiado | | | | | ✓ |
| | 3 OBJETIVIDAD | Está expresado en conducta observable | | | | | ✓ |
| Contenido | 4 ACTUALIDAD | Es adecuado al avance de la ciencia y la tecnología | | | | | ✓ |
| | 5 SUFICIENCIA | Los ítems son adecuados en cantidad y claridad | | | | | ✓ |
| | 6 INTENCIONALIDAD | El instrumento mide pertinentemente las variables de investigación | | | | | ✓ |
| Estructura | 7 ORGANIZACIÓN | Existe una organización lógica | | | | | ✓ |
| | 8 CONSISTENCIA | Se basa en aspectos teóricos científicos de la investigación educativa. | | | | | ✓ |
| | 9 COHERENCIA | Existe coherencia entre los ítems, indicadores, dimensiones y variables | | | | | ✓ |
| | 10 METODOLOGÍA | La estrategia responde al propósito del diagnóstico. | | | | | ✓ |

I. OPINION DE APLICABILIDAD:

II. PROMEDIO DE VALORACIÓN:

III. LUEGO DE REVISADO EL INSTRUMENTO:

Procede a su aplicación. ()

Debe corregirse. ()

Yhors Delgado A
ABOGADO
I.C.A.C. 8415

Sello y Firma del Experto.

DNI: *47151773*



ANEXOS



ANEXO 1 MATRIZ DE CONSISTENCIA

| PROBLEMA | OBJETIVOS | HIPÓTESIS | VARIABLES DE ESTUDIO | METODOLOGÍA |
|--|---|--|---|---|
| <p>GENERAL</p> <p>¿La Aplicación de los Decretos Supremos N° 014-2021-EM Y N°007-2020-EM permite mejorar la calidad de vida de los trabajadores de transporte público en la Ciudad del Cusco?</p> <p>SECUNDARIOS</p> <p>1. ¿La Categorización de Dos Tipos de Combustibles; Gasolina/Gasohol, Regular y Premium, mediante Decreto Supremo n° 014-2021-EM, incidirá positivamente en la calidad de vida de los trabajadores de transporte público en la Ciudad del Cusco?</p> <p>2. ¿La inclusión del Combustible Diesel al Fondo de Estabilización de Precios de Combustible, mediante decreto supremo N° 007-2020-EM, Mitiga correctamente el Alza de precio que vulnera la calidad de vida de los trabajadores de transporte público en la Ciudad del Cusco?</p> <p>3. ¿La Reforma Constitucional de la ley orgánica de Hidrocarburos, Ley 26221, resultaría eficaz frente al alza de precios que vulnera la calidad de vida de los trabajadores de transporte público en la Ciudad del Cusco?</p> | <p>GENERAL</p> <p>Determinar si la Aplicación de los Decretos Supremos N° 014-2021-EM Y N°007-2020-EM permite mejorar la calidad de vida de los trabajadores de transporte público en la Ciudad del Cusco</p> <p>ESPECÍFICOS</p> <p>1. Analizar si la Categorización de Dos Tipos de Combustibles; Gasolina/Gasohol, Regular y Premium, mediante Decreto Supremo n° 014-2021-EM, incide positivamente en la calidad de vida de los trabajadores de transporte público en la Ciudad del Cusco.</p> <p>2. Identificar si la inclusión del Combustible Diesel al Fondo de Estabilización de Precios de Combustible, mediante decreto supremo N° 007-2020-EM, Mitiga correctamente el Alza de precio que vulnera la calidad de vida de los trabajadores de transporte público en la Ciudad del Cusco.</p> <p>3. Determinar si la Reforma Constitucional de la ley orgánica de Hidrocarburos, Ley 26221, resultara eficaz frente al alza de precios que vulnera la calidad de vida de los trabajadores de transporte público en la Ciudad del Cusco.</p> | <p>GENERAL</p> <p>la Aplicación de los Decretos Supremos N° 014-2021-EM Y N°007-2020-EM resulta ineficiente para mejorar la calidad de vida de los trabajadores de transporte público en la Ciudad del Cusco</p> <p>ESPECIFICAS</p> <p>1. La Categorización de Dos Tipos de Combustibles; Gasolina/Gasohol, Regular y Premium, mediante Decreto Supremo n° 014-2021-EM, no incide positivamente en la calidad de vida de los trabajadores de transporte público en la Ciudad del Cusco.</p> <p>2. La inclusión del Combustible Diesel al Fondo de Estabilización de Precios de Combustible, mediante decreto supremo N° 007-2020-EM, No Mitiga correctamente el Alza de precio que vulnera la calidad de vida de los trabajadores de transporte público en la Ciudad del Cusco.</p> <p>3. La Reforma Constitucional de la ley orgánica de Hidrocarburos, Ley 26221, no resultaría eficaz frente al alza de precios que vulnera la calidad de vida de los trabajadores de transporte público en la Ciudad del Cusco</p> | <p>V.1.</p> <p>Aplicación Del Decreto Supremo N° 014-2021-EM. Y N°007-2020-EM</p> <p>DIMENSIONES V.1</p> <ul style="list-style-type: none"> • Adaptabilidad • Eficiencia • Adaptación Y Transformación • Modificación Jurídico Legal <p>V.2.</p> <p>Calidad de Vida</p> <p>INDICADORES V.D.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Derechos Laborales • Seguridad Laboral • Salud • Jornada Laboral • Remuneración | <p>TIPO</p> <p>Aplicada</p> <p>ENFOQUE</p> <p>Cuantitativo</p> <p>MÉTODO</p> <p>Hipotético Deductivo</p> <p>TÉCNICA</p> <p>Observación Encuesta</p> <p>INSTRUMENTOS</p> <p>Cuestionarios</p> |



ANEXO 2 FORMATO PARA VALIDACION DE INSTRUMENTO

CARTA DE PRESENTACIÓN

Señor:

Presente

Asunto: Validación de instrumentos a través de juicio de experto

Nos es muy grato comunicarme con usted para expresarle mi saludo y así mismo, hacer de su conocimiento que siendo estudiante de la Escuela Profesional de Derecho y Ciencia Política de la Universidad Andina del Cusco, requiero validar el instrumento con el cual recogeré la información necesaria para poder desarrollar mi trabajo de investigación.

El título nombre del proyecto de investigación es: **Aplicación Del Decreto Supremo N° 014-2021-Em. Y N°007-2020-Em. Frente A La Calidad De Vida De Los Trabajadores De Transporte Publico En La Ciudad Del Cusco En El Año 2022** y siendo imprescindible contar con la aprobación de docentes especializados para poder aplicar los instrumentos en mención, he considerado conveniente recurrir a usted, ante su connotada experiencia en temas educativos y/o investigación educativa.

El expediente de validación, que le hago llegar contiene:

- Carta de presentación.
- Matriz de operacionalización de las variables.

Expresándole mis sentimientos de respeto y consideración me despido de usted, no sin antes agradecerle por la atención que dispense a la presente.

Atentamente

German Guiulfo Salvatierra Madera



DATOS GENERALES

1.1. TÍTULO DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN:

1.2. INVESTIGADOR:

DATOS DEL EXPERTO:

2.1 Nombres y Apellidos:

2.2 Especialidad:

2.3 Lugar y Fecha:

2.4 Cargo e Institución donde Labora

| COMPONENTE | INDICADORES | CRITERIOS | Deficiente 0-20 % | Regular 21-40 % | Bueno 41-60 % | Muy Bueno 61-80 % | Excelente 81-100% |
|------------|-------------------|--|----------------------|--------------------|------------------|----------------------|----------------------|
| Forma | 1.REDACCION | Los indicadores e ítems están redactados considerando los elementos necesarios | | | | | |
| | 2.CLARIDAD | Está formulado con un lenguaje apropiado. | | | | | |
| | 3.OBJETIVIDAD | Está expresado en conducta observable. | | | | | |
| Contenido | 4.ACTUALIDAD | Es adecuado al avance de la ciencia y la tecnología. | | | | | |
| | 5.SUFICIENCIA | Los ítems son adecuados en cantidad y claridad. | | | | | |
| | 6.INTENCIONALIDAD | El instrumento mide pertinentemente las variables de investigación. | | | | | |
| Estructura | 7.ORGANIZACIÓN | Existe una organización lógica. | | | | | |
| | 8.CONSISTENCIA | Se basa en aspectos teóricos científicos de la investigación educativa. | | | | | |
| | 9.COHERENCIA | Existe coherencia entre los ítems, indicadores, dimensiones y variables | | | | | |
| | 10.METODOLOGÍA | La estrategia responde al propósito del diagnóstico. | | | | | |

I. **OPINION DE APLICABILIDAD:**

II. **PROMEDIO DE VALORACIÓN:**

III. **LUEGO DE REVISADO EL INSTRUMENTO:**

Procede a su aplicación. ()

Debe corregirse. ()

.....
Sello y Firma del Experto.

DNI: