



UNIVERSIDAD ANDINA DEL CUSCO

Facultad de Ciencias Económicas, Administrativas y

Contables

Escuela Profesional de Contabilidad



TESIS

“EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE URBANO EN LA CIUDAD DEL
CUSCO, PERIODO 2019”

Línea de Investigación: Contabilidad en lo privado.

Para optar al título profesional de Contador Público

Presentado por:

Bachiller Miguel Angulo Aedo

Código ORCID : 0009-0006-9995-2053

Bachiller Erick Ugarte Ore.

Código ORCID : 0009-0005-8462-2177

Asesor:

Mg. Fernando Philco Prado.

Código ORCID : 0000-0002-3347-2704

CUSCO – PERÚ

2023



Datos del autor (1)	
Nombres y apellidos	MIGUEL ANGULO AEDO
Número de documento de identidad	43392109
URL de Orcid	0009-0006-9995-2053
Datos del autor (2)	
Nombres y apellidos	ERICK UGARTE ORE
Número de documento de identidad	46140824
URL de Orcid	0009-0005-8462-2177
Datos del asesor	
Nombres y apellidos	FERNANDO PHILCO PRADO
Número de documento de identidad	29616872
URL de Orcid	0000-0002-3347-2704
Datos del jurado	
Presidente del jurado (jurado 1) Dictaminante	
Nombres y apellidos	ABEL TRESIERRA PANTIGOSO
Número de documento de identidad	23882622
Jurado 2 Dictaminante	
Nombres y apellidos	CLOTILDE ALVAREZ MARQUINA
Número de documento de identidad	23844355
Jurado 3 Replicante	
Nombres y apellidos	JUAN CANCIO CURIZA CARRASCO
Número de documento de identidad	15710713
Jurado 3 Replicante	
Nombres y apellidos	JOSE LUIS GONZALES ZARATE
Número de documento de identidad	23930081
Datos de la investigación	
Línea de investigación de la Escuela Profesional	CONTABILIDAD EN LO PRIVADO



“EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE URBANO EN LA CIUDAD DEL CUSCO, PERIODO 2019”

por Miguel Angulo Aedo

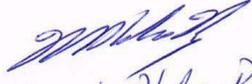
Fecha de entrega: 18-feb-2024 03:58p.m. (UTC-0500)

Identificador de la entrega: 2297883613

Nombre del archivo: tesis_migueltturnitin.1.docx (177.56K)

Total de palabras: 15927

Total de caracteres: 86071


Fernando Philco Prado

1



UNIVERSIDAD ANDINA DEL CUSCO

Facultad de Ciencias Económicas, Administrativas y

Contables

Escuela Profesional de Contabilidad



TESIS

**"EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE URBANO EN LA CIUDAD DEL
CUSCO, PERIODO 2019"**

Línea de Investigación: Contabilidad en lo privado.

Para optar al título profesional de Contador Público

Presentado por:

Bachiller Miguel Angulo Aedo

Código ORCID : 0000-0002-5362-2904

Bachiller Erick Ugarte Ore.

Código ORCID : 0000-0003-4589-3852

Asesor:

Mg. Fernando Philco Prado.

Código ORCID : 0000-0002-3347-2704

CUSCO - PERÚ

2023


Fernando Philco Prado



"EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE URBANO EN LA CIUDAD DEL CUSCO, PERIODO 2019"

INFORME DE ORIGINALIDAD



FUENTES PRIMARIAS

1	Submitted to Universidad Andina del Cusco Trabajo del estudiante	8%
2	hdl.handle.net Fuente de Internet	4%
3	repositorio.uandina.edu.pe Fuente de Internet	2%
4	www.repositorioacademico.usmp.edu.pe Fuente de Internet	1%
5	repositorio.puce.edu.ec Fuente de Internet	1%
6	repositorio.unsaac.edu.pe Fuente de Internet	<1%
7	www.slideshare.net Fuente de Internet	<1%
8	Submitted to Universidad de Celaya Trabajo del estudiante	<1%


Fernando Philco Prado

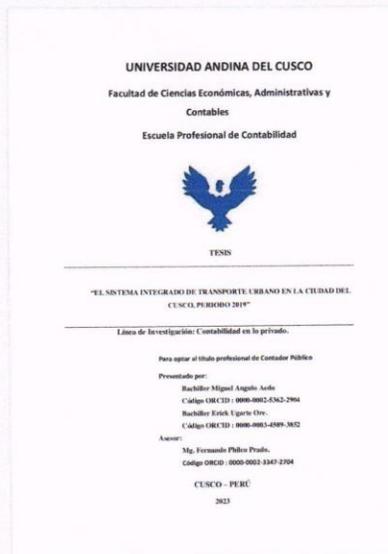


Recibo digital

Este recibo confirma que su trabajo ha sido recibido por Turnitin. A continuación podrá ver la información del recibo con respecto a su entrega.

La primera página de tus entregas se muestra abajo.

Autor de la entrega: Miguel Angulo Aedo
Título del ejercicio: Semestre 2024.1
Título de la entrega: "EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE URBANO EN LA CI...
Nombre del archivo: tesis_miguelturnitin.1.docx
Tamaño del archivo: 177.56K
Total páginas: 80
Total de palabras: 15,927
Total de caracteres: 86,071
Fecha de entrega: 18-feb.-2024 03:58p. m. (UTC-0500)
Identificador de la entre... 2297883613



Derechos de autor 2024 Turnitin. Todos los derechos reservados.

Fernando Philco Prado



Agradecimiento

Agradecemos a nuestros padres por el apoyo brindado de manera incondicional en todo sentido a lo largo de toda nuestra vida universitaria y posterior a acabar nuestra carrera.

Agradezco a mi asesor Mg Fernando Philco Prado, por las enseñanzas y apoyo brindado durante todo este tiempo en el cual realizamos nuestra tesis

Atentamente

Los autores



Dedicatoria

Con Infinita gratitud a Dios por darme
salud y fuerza para la realización de este trabajo.

A mis padres por los valores y
principios que me han inculcado y por
haberme dado la oportunidad de tener una
educación universitaria.

Erick Ugarte Ore.



Dedicatoria

Esta tesis está dedicada a mis padres Lucio y Sabina quienes con su amor, paciencia y esfuerzo me han permitido llegar a cumplir hoy un sueño más, gracias por inculcar en mi el ejemplo de esfuerzo y valentía, de no temer las adversidades porque Dios está conmigo siempre.

A mi hermana por su cariño y apoyo incondicional, durante todo este proceso, por estar conmigo en todo momento.

Miguel Angulo Aedo



Nombres y apellidos del jurado de tesis

Dictaminantes:

Mgt CPC Clotilde Alvarez Marquina

Mgt CPC Abel Tresierra Pantigozo

Replicantes:

Dr. CPC Juan Cancio Curiza Carrasco

Mg CPC José Luís Gonzales Zarate

Asesor:

Mg- Fernando Philco Prado



Índice

1	
Agradecimiento	i
Dedicatoria.....	vii
Nombres y apellidos del jurado de tesis	ix
Índice.....	x
Resumen	xiv
Abstract	xv
CAPÍTULO I: INTRODUCCIÓN	1
1.1 Planteamiento del Problema	1
1.2 Formulación de problema.....	3
1.2.1. Problema general.....	3
1.2.2. Problemas específicos secundarios.....	3
1.3. Justificación de la investigación	3
1.3.1. Conveniencia.....	3
1.3.2 Relevancia social	3
1.4.3. Implicancia práctica.....	4
1.4.4. Valor teórico.....	4
1.4.5. Utilidad metodológica	5
1.3. Objetivos de investigación.....	6
1.3.1. Objetivo general.....	6
1.3.2. Objetivos específicos.....	6
1.5. Delimitación del estudio	6
1.5.1 Delimitación Temporal	6
1.5.2 Delimitación espacial	6
1.5.3 Delimitación conceptual	6
1.6. Línea de Investigación	7
CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO	8
2.1 Antecedentes de estudio.....	8
2.1.1. Antecedentes Internacionales.	8



2.1.2. Antecedentes Nacionales	8
2.2 Bases legales.....	8
2.3 Bases teóricas.....	11
2.3.1 Sistema de transporte	11
2.3.2 Componentes del sistema de transporte.....	11
2.3.3 Sistema Integrado de Transporte.	11
2.3.4 Autoridades competentes	13
2.3.5 Condiciones de acceso y permanencia en el transporte terrestre	14
2.3.6 Antigüedad de los vehículos de transporte terrestre	16
2.3.7 Infraestructura complementaria del transporte	17
2.3.8 Condiciones Legales.	18
2.3.9 Sistemas de transporte en Sud américa.....	22
2.3.10 Sistema de transporte en Bogotá - Transmilenio	22
2.3.11 Sistema Integrado de Transporte de Lima (SIT).....	22
2.3.12 Gestión operativa.....	23
2.3.13 Gestión administrativa	23
2.3.14 Gestión financiera	24
2.4 Marco Conceptual	26
2.5 Hipótesis de Investigación.....	27
2.6 Variables.....	27
2.6.1 Identificación de Variables(s).....	27
2.6.3 Operacionalización de variables.....	29
CAPÍTULO III MÉTODO DE INVESTIGACIÓN	30
3.1. Tipo de investigación.....	30
3.2. Enfoque de investigación.....	30
3.3. Diseño de la investigación.....	30
3.4. Alcance de la investigación.....	31
3.5. Población y muestra de la investigación	31
3.5.1 Población.....	31
3.5.2 Muestra	31
3.6. Técnicas e instrumentos de recolección de datos	31
3.6.1 Técnicas:	31



3.6.2 Instrumentos	32
3.7. Procesamiento de datos	33
CAPÍTULO IV	33
RESULTADOS	33
4.1 Resultados	33
4.1.1. Objetivos específicos	34
CAPITULO V : DISCUSIÓN	57
5.1 Descripción de hallazgos más importantes y relevantes	57
5.2 Limitaciones del estudio	59
5.3 Comparación crítica con la literatura.	59
5.4 Implicancias de estudio.	61
CONCLUSIONES	63
RECOMENDACIONES.....	65
Bibliografía.....	68



Listado de tablas.

Tabla 1 <i>Permisos y licencias</i>	34
Tabla 2 <i>Razón social e inscripción al RUC</i>	35
Tabla 3 <i>Kilómetros por ruta y flota autorizada</i>	36
Tabla 4 <i>Instrumentos de gestión.</i>	37
Tabla 5 <i>Empresas concesionarias y flota en servicio.</i>	38
Tabla 6 <i>Titularidad de vehículos.</i>	39
Tabla 7 <i>Constitución del patrimonio</i>	40
Tabla 8 <i>Sistema contable</i>	41
Tabla 9 <i>La Concesionaria Bancariza ingresos -Egresos</i>	42
Tabla 10 <i>Control y gestión de ingresos operativos</i>	43
Tabla 11 <i>Control y gestión egresos</i>	44
Tabla 12 <i>Control y gestión del servicio</i>	45
Tabla 13 <i>Renovación flota- Financiamiento</i>	46
Tabla 14 <i>Declaraciones juradas</i>	47
Tabla 15 <i>Recursos humanos</i>	48
Tabla 16 <i>Recursos humanos- pago remuneraciones</i>	49
Tabla 17 <i>Estructura de costos</i>	50
Tabla 18 <i>Fijación tarifas</i>	51
Tabla 19 <i>Tarifas integradas al sistema</i>	52
Tabla 20 <i>Recaudo electrónico-Global</i>	53
Tabla 21 <i>Control de frecuencia del servicio</i>	54
Tabla 22 <i>Vehículos marca uniforme</i>	55
Tabla 23 <i>Recaudo electrónico-Global</i>	53



Resumen

Se trata de una investigación relacionada al sistema de transporte urbano de pasajeros en la provincia de Cusco, la situación problemática viene dada por describir si: ¿Tiene la ciudad del Cusco un sistema de transporte urbano adecuadamente integrado, en el periodo 2019? , siendo el objetivo de la investigación: Describir la integración del sistema de transporte urbano en la ciudad del Cusco, en el periodo 2019; la metodología empleada en la investigación fue de tipo básica, de alcance descriptivo, de enfoque cuantitativo y diseño no experimental aplicado sobre la población constituida por las empresas de transporte concesionaria de ruta con contrato denominado inter urbano que son en número de nueve; los resultados demuestran que no existe un sistema de transporte adecuadamente estructurado y menos aun adecuadamente integrado; se conoce experiencias de modelos de sistemas de transporte exitosos, como el de trans milenio (Colombia) Curitiba(Brasil) y metropolitano (Lima) mientras que para la ciudad del Cusco esta situación se ha constituido un problema de décadas sin solución y no cuenta con un servicio integrado ni siquiera al nivel interno de cada concesionaria en las principales dimensiones dadas por la operatividad, la estructura tarifaria e infraestructura vial y de transporte que garanticen su calidad y menos aún su sostenibilidad en favor de los usuarios; se concluye que el actual sistema de transporte debe ser reestructurado por uno menos permisible en el cumplimiento de las normas y adecuado a la realidad del Cusco, tomando parámetros de acceso basados en la formalización de las actividades de las empresas que participan debiendo ser estas las promotoras de las fuentes de financiamiento e inversión en calidad de titulares de las mismas, siendo parte de un sistema empresarial integrado en operatividad, tarifario e infraestructura estudiados.

Palabras Clave: Sistema integrado, integración operativa, tarifaria, infraestructura vial y de transporte.



Abstract

This is an investigation related to the urban passenger transportation system in the province of Cusco, the problematic situation is given by describing whether: Does the city of Cusco have a properly integrated urban transportation system, in the period 2019? , the objective of the research being: Describe the integration of the urban transportation system in the city of Cusco, in the period 2019; The methodology used in the research was basic, descriptive in scope, with a quantitative approach and non-experimental design applied to the population made up of the route concessionaire transport companies with a so-called inter-urban contract, which are nine in number; The results show that there is no adequately structured transportation system, much less adequately integrated; There are known experiences of successful transport system models, such as the trans millennium (Colombia), Curitiba (Brazil) and metropolitan (Lima) while for the city of Cusco this situation has constituted a decades-long problem without a solution and does not have a solution. an integrated service not even at the internal level of each concessionaire in the main dimensions given by the operation, the tariff structure and road and transportation infrastructure that guarantee its quality and even less its sustainability in favor of users; It is concluded that the current transportation system must be restructured by one that is less permissible in compliance with the rules and appropriate to the reality of Cusco, taking access parameters based on the formalization of the activities of the companies that participate, these must be the promoters. of the sources of financing and investment as holders of the same, being part of a business system integrated in operation, tariffs and infrastructure studied.

Keywords: Integrated system, operational integration, tariffs, road and transportation infrastructure.



CAPÍTULO I

INTRODUCCIÓN

1.1 Planteamiento del Problema.

El transporte urbano de pasajeros constituye uno de los principales servicios en las urbes contemporáneas, su adecuada integración está directamente relacionado a la condiciones de calidad que el mismo brinda a los usuarios y refleja el nivel de desarrollo social de las poblaciones; en este contexto la regulación nacional ha delegado a los gobiernos municipales provinciales la administración del servicio, sin embargo en las últimas cuatro décadas a pesar de los esfuerzos por regularlo se establece que existen serias deficiencias originadas a partir del sistema estructurado en que se desenvuelve el servicio lo cual ha generado que se planteen serios cuestionamientos sobre su desarrollo e integración; la ciudad del Cusco a través de la comuna provincial ha concesionado las rutas de transporte urbano por un periodo de diez años a partir del mes de marzo del 2014, basado en un estudio denominado de “origen y destino” así como de un “plan regulador de rutas”; este sistema que al momento de la investigación presenta serias deficiencias y ha colapsado por lo que requiere ser analizado para determinar el origen de sus deficiencias e inequidades por lo cual no se puede dejar de conocer experiencias de ciudades que han logrado tener éxito en la implementación de sistemas integrados de transporte urbano y que presentan una notable mejoría en las condiciones de calidad (Ayala, 2017).

El actual sistema de transporte se desenvuelve en una realidad que presenta condiciones disimiles y perjudiciales para los participantes del mismo; en un primer nivel se hallan los usuarios razón de ser del mismo quienes no reciben un servicio en condiciones de calidad, por otro lado la administración municipal y el estado no cuentan con un plan de reordenamiento vial que optimice



el uso de la infraestructura vial que priorice el servicio de transporte masivo de pasajeros como medio de integración de la población, y finalmente los empresarios inversionistas quienes han accedido (2014-2024) a prestar el servicio con infraestructura vehicular pasando a explotar un servicio como prioridad y medio de generar recursos económicos sobre rutas inadecuadamente diseñadas; de igual manera al momento una de las causas del colapso del sistema nace a partir de su regulación legal habiendo flexibilizada y dando accesos al servicio a empresas bajo un modelo de afiliación que transgrede todo modelo organizacional privilegiando la explotación del servicio generando derechos e informalidad a los operadores amparados en vacíos legales y la permisibilidad política de las autoridades obligadas a controlarlo y regularlo, en este contexto, la situación problemática permite aseverar que la ciudad del Cusco no cuenta con un sistema de transporte que haya sido adecuadamente implementado considerando su integración primero a nivel organizacional al interno de cada empresa que debió dar pase a una integración del sistema a todos los niveles organizacionales por lo que es necesario conocer los niveles de integración del mismo desde la mirada de los profesionales relacionados a las ciencias empresariales que puedan conocer y describir adecuadamente la actual gestión operativa involucrando en este estudio la gestión económica, financiera, contable, tributaria y de recursos humanos así como la tarifaria vinculándola a un proceso de la racionalización de la infraestructura vial y de transporte para su rediseño y uso eficiente en un sistema con condiciones de calidad basado en su integración; se conoce que ciudades importantes de Latinoamérica presentan experiencias exitosas de administración del servicio habiendo logrado revertir uno de cuestionable calidad en otro con condiciones que favorecen el desarrollo de la economía y el bienestar de los usuarios a través de una adecuada integración del sistema; este tipo de experiencias demuestran la posibilidad y



necesidad de establecer sistemas integrados entre la prestación del servicio y la sostenibilidad del mismo basado en la integración operativa que involucra la gestión empresarial .

1.2 Formulación de problema

1.2.1. Problema general

¿Tiene la ciudad del Cusco un sistema de transporte urbano adecuadamente integrado, en el periodo 2019?

1.2.2. Problemas específicos secundarios.

a) ¿Existe integración operativa en el sistema de transporte urbano en la ciudad del Cusco, periodo 2019?

b) ¿Existe integración tarifaria en el sistema de transporte urbano en la ciudad del Cusco, periodo 2019?

c) ¿Existe integración en la infraestructura del sistema de transporte urbano en la ciudad del Cusco, periodo 2019?

1.3. Justificación de la investigación

1.3.1. Conveniencia

La investigación fue conveniente porque abordo una situación problemática que afecta a las condiciones y calidad de vida de la población y que se mantiene latente y sin solución en las últimas tres décadas, siendo de vital importancia establecer espacios de análisis y reflexión para plantear alternativas de solución de manera técnica a partir de la academia vinculando así el conocimiento profesional con la solución de problemas vigentes que afectan a la sociedad

1.3.2 Relevancia social



La población en un 80% (transportando 2016), utiliza el servicio de transporte masivo de pasajeros; el actual sistema que no presenta una adecuada integración ha generado condiciones para que sea prestado con altos niveles de informalidad, afectando a todos los sectores que participan en el mismo, en primer lugar afecta a quienes en condición de usuarios constituyen la razón de ser del mismo, pues las condiciones de calidad que presentan son ajenas, no es oportuno y existe una deficiente utilización de la infraestructura vial y de transporte hecho que implica sobrecostos en la prestación del servicio así como la pérdida de tiempo y horas hombre de manera insulsa teniendo repercusión de índole económica que afecta a la población; por lo que socialmente es necesario que se planteen alternativas al sistema imperante que solucionen los problemas mencionados; siendo el primer punto de análisis conocer la realidad esta pretende ser examinada y descrita en la presente investigación constituyendo el inicio para estudios que permitan establecer un servicio integrado de transporte urbano.

1.3.3. Implicancia práctica.

El valor práctico de esta investigación está determinado por las categorías de análisis de la investigación del sistema de transporte que serán estudiadas a partir de las empresas concesionarias que vienen prestando el servicio. Sin embargo, el estudio del servicio integrado de transporte urbano de pasajeros en la ciudad del Cusco, ha quedado en la mayoría de las veces en el planteamiento de cómo debería estructurarse. De ahí que el aporte práctico de esta investigación fue: Dar a conocer la necesidad de establecer un sistema integrado de transporte urbano de pasajeros; Proponer nuevas formas de participación del sector privado en la actividad del transporte urbano y establecer un modelo de servicio con calidad y que sea prestado en condiciones de eficiencia y eficacia beneficiando el desarrollo social y el bienestar del público usuario.

1.3.4. Valor teórico.



El valor teórico de la investigación vino dado por establecer teoría sobre un sistema de transporte estructurado e integrado para la ciudad el Cusco, basado en la necesidad de analizar los procesos de concesión y el cumplimiento de las obligaciones contraídas por las empresas participantes y la administración municipal que regula la actividad nuestra investigara pondrá en relieve la necesidad de reformular el uso de la infraestructura vial existente en la ciudad que por sus condiciones geográficas y diseño requiere el aporte de especialistas para un diseño y uso adecuada de la misma; de igual manera se requiere que las empresas que participan en la actividad tengan una participación activa respetando las condiciones históricas y la protección del medio ambiente utilizando un servicio menos contaminante y menos agresivo al entorno de nuestra sociedad; asimismo permitirá establecer condiciones de equidad en las tarifas de transporte que abona el público usuario que al mismo tiempo hagan sostenible el servicio en el tiempo creando un modelo económico y empresarial acorde a las necesidades de nuestra ciudad.

1.3.5. Utilidad metodológica

Este estudio se considera de tipo hipotético-deductivo, ya que pretende, mediante la aplicación de diferentes instrumentos de evaluación el identificar y el relacionar las áreas con mayor capacidad para generar conocimiento, para compartirlo o bien para administrarlo; se presenta una descripción ordenada y sistemática del actual sistema de transporte delimitando sus características y condiciones para a partir de ello generar las condiciones que permitan establecer un nuevo sistema estructurado en condiciones de eficiencia y eficacia para bienestar social. Para un adecuado logro de los objetivos se requiere generar en el sistema la habitualidad formal basada en la gestión empresarial, así como la implementación adecuada de los sistemas de información gerencial basada en la información contable que al mismo tiempo permita el cumplimiento de obligaciones tributarias y laborales.



1.4. Objetivos de investigación

1.4.1. Objetivo general

Describir la integración del sistema de transporte urbano en la ciudad del Cusco, en el periodo 2019

1.4.2. Objetivos específicos

a) Describir si existe integración operativa en el sistema de transporte urbano en la ciudad del Cusco, periodo 2019.

b) Describir si existe integración tarifaria en el sistema de transporte urbano en la ciudad del Cusco, periodo 2019.

c) conocer si existe integración en la infraestructura del sistema de transporte urbano en la ciudad del Cusco, periodo 2019.

1.5. Delimitación del estudio

1.5.1 Delimitación Temporal

El tiempo de análisis para nuestra investigación se enmarca en el ejercicio económico con corte al periodo 2019

1.5.2 Delimitación espacial

El espacio para formular el desarrollo de la presente investigación es la ciudad del Cusco.

1.5.3 Delimitación conceptual

La delimitación conceptual viene dada por el conocimiento, descripción y evaluación de las características del actual sistema de transporte urbano y si existen condiciones para el establecimiento de un sistema integrado de transporte o el actual sistema constituye un obstáculo para su implementación.



1.6. Línea de Investigación

Conforme lo establecen las áreas de investigación vigentes al momento del desarrollo de la presente investigación correspondió la denominada línea de Investigación en contabilidad empresarial en lo privado



CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO

2.1 Antecedentes de estudio

2.1.1. Antecedentes Internacionales.

Antecedente 1: según López y Lozano (2016) en su trabajo de investigación tesis intitilada “*Optimización del sistema trolebús de Quito*” trabajo de grado previa a la obtención del grado de: magister en ingeniería del transporte; formulado en la Pontificia Universidad del Ecuador en el año 2016.

Antecedente 2: Según Quezada (2016) en su tesis “*Modelación de sistemas de transporte terrestre aplicado al ordenamiento vial y planes de movilidad Para cantones del Ecuador medianos y pequeños con menos de 500,000 habitantes: estudio de caso, ciudad de Cuenca.*” Formulado en la Pontificia Universidad Católica del Ecuador facultad de ingeniería contable maestría en transportes en el año 2016.

2.1.2. Antecedentes Nacionales

Antecedente 1: Según el trabajo de Borja (2013) “*Análisis, diseño e implementación de un sistema de información para la administración de horarios y rutas en empresas de transporte público*” Formulada por Giancarlo Borjas Giraldo Pontificia Universidad Católica de Lima ,2015

Antecedente 2: Según Bonilla (2016) Tesis: “*Análisis del sistema de transporte público en la ciudad de Huancayo*”, formulado en la Pontificia Universidad Católica del Perú Lima –2 016

2.2 Bases legales

Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, Ley N° 27181, dispone en el artículo 23 que los reglamentos nacionales necesarios para su implementación serán aprobados por Decreto



Supremo refrendado por el Ministro de Transportes y Comunicaciones y rigen en todo el territorio nacional de la República

Ley general de sociedades ley 26887

Norma legal que establece las normas aplicables a todas las sociedades constituidas en el país, señalando que la sociedad se constituye por escritura pública, en la que está contenido el pacto social, que incluye el estatuto. Para cualquier modificación de éstos se requiere la misma formalidad. En la escritura pública de constitución se nombra a los primeros administradores, de acuerdo con las características de cada forma societaria.

Ley No 27972 -Ley Orgánica de Municipalidades.

Norma que establece que: "Las Municipalidades, en materia de tránsito, viabilidad, transporte público, ejercen las siguientes funciones: 1. Funciones específicas exclusivas de las municipalidades provinciales: 1.1 Normar, regular y planificar el transporte terrestre (...). 1.2. Normar y regular el servicio público de transporte terrestre urbano e interurbano de su jurisdicción, de conformidad con las leyes y reglamentos nacionales sobre la materia (...)";

El Reglamento Nacional de Administración de Transportes es uno de los reglamentos nacionales derivados de la Ley N° 27181

Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre; que tiene por objeto regular la prestación del servicio de transporte público y privado de personas, mercancías y mixto en los ámbitos nacional, regional y provincial, estableciendo las condiciones de acceso y permanencia de carácter técnico, legal y operacional, que deben cumplir los operadores prestadores del servicio; los requisitos y formalidades para obtener una autorización o habilitación; y los procedimientos para la fiscalización del servicio de transporte en todos sus ámbitos, en procura de lograr la completa



formalización del sector y brindar mayor seguridad los usuarios del mismo, promoviendo que reciban un servicio de calidad.

Asimismo, señala en el numeral 11.2 del Artículo 11° que "Los gobiernos locales emiten las normas complementarias para la aplicación de los reglamentos nacionales dentro de su respectivo ámbito territorial y de sus competencias, sin transgredir ni desnaturalizar la presente Ley ni los reglamentos nacionales.

D.S. 017-2009-MTC Reglamento Nacional de Administración de Transporte: El presente Reglamento tiene por objeto regular el servicio de transporte terrestre de personas y mercancías de conformidad con los lineamientos previstos en la Ley

Decreto Supremo N° 011-2013-MTC

Mediante este, se modifica el D.S 017-2013-MTC regulando el servicio de transporte terrestre de personas y mercancías de conformidad con los lineamientos previstos en la Ley.

Decreto Supremo N° 003-2014-MTC

Modifica e incorpora disposiciones al Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, al Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC y al Reglamento Nacional de Licencias de Conducir Vehículos Automotores y No Motorizados de Transporte Terrestre, aprobado por Decreto Supremo N° 040-2008-MTC.

O.M 033-2012-Municipalidad provincial del Cusco.

Norma que establece la aprobación y puesta en vigencia de las Normas Complementarias para la Administración del Servicio de Transporte Público Urbano e Interurbano de Personas en la Provincia del Cusco constituirá un precedente Técnico - Legal en lo que se refiere al Servicio de Transporte Público Urbano e Interurbano de personas en la Provincia del Cusco, puesto que



contiene aspectos innovadores y de sumo interés, que coadyuvaran a regular el referido servicio, así como combatir la informalidad e instaurar orden al Transporte Urbano e Interurbano en la Provincia del Cusco;

2.3 Bases teóricas

2.3.1 Sistema de transporte

Según señala (Grundy, 2016) “El transporte es una actividad del sector terciario, entendida como el desplazamiento de objetos, animales o personas de un lugar (punto de origen) a otro (punto de destino) en un vehículo (medio o sistema de transporte) que utiliza una determinada infraestructura (red de transporte). Esta ha sido una de las actividades terciarias que mayor expansión ha experimentado a lo largo de los últimos dos siglos, debido a la industrialización; al aumento del comercio y de los desplazamientos humanos tanto a escala nacional como internacional; y los avances técnicos que se han producido y que han repercutido en una mayor rapidez, capacidad, seguridad y menor coste de los transportes”.

2.3.2 Componentes del sistema de transporte

Según señala (wikipedia.org, 2018) , para lograr llevar a cabo la acción de transporte se requieren varios elementos, que interactuando entre sí, permiten que se lleve a cabo:

- **Infraestructura:**
- **Vehículo**
- **Operador de transporte**
- **Unos servicios**
- **normas y leyes, (wikipedia.org, 2018)**

2.3.3 Sistema Integrado de Transporte.



Según (Movilidad.org, 2019) El Sistema Integrado de Transporte Público es el conjunto articulado de los diferentes medios de transporte de pasajeros existentes en una ciudad, estructurado para prestar un servicio confiable, eficiente, cómodo y seguro, que permite movilizar a sus usuarios con altos estándares de calidad, acceso y cobertura en toda la ciudad.

Para tener Sistemas Integrados de Transporte es necesario:

- Integración tarifaria
- Integración de infraestructura
- Integración de operación
- Autoridad única del sistema de transporte

2.3.3.1 Sistemas de transporte: Las modalidades son:

- Transporte totalmente integrado: tasa única que se paga sólo en la entrada, permitiendo que el usuario pueda coger conexiones entre diferentes rutas sin el pago de una tasa extra. Usado en la mayoría de las ciudades europeas, todas las ciudades de Canadá, así como la mayoría de las ciudades norteamericanas.
- Transporte integrado: tasa única que se paga sólo en la entrada, el pasajero necesita desembarcar en ciertas terminales centrales integradas para tomar otra ruta, de lo contrario, necesita pagar una tasa extra, como ejemplo esta Santiago de Chile con su plan de transportes Trans-Santiago y en conexión con el Metro de Santiago.
- Por distancia: se cobra por la distancia recorrida por el usuario. Usado en la mayoría de las ciudades de Japón.
- Transporte Semi - integrado: Los pasajeros pueden tomar una conexión libre de tasa en una terminal céntrica integrada en la compañía de transporte; sin embargo, necesitan pagar una tasa para coger rutas de otras compañías.



- No integrado: Los pasajeros deben pagar una nueva tasa al coger una nueva conexión. Común en pequeñas ciudades y varias ciudades norteamericanas.

2.3.4 Autoridades competentes

Según el (Congreso de la república, 2009) Son autoridades competentes en materia de transporte:

- El MTC, mediante la DGTT, la DGCF y Provias Nacional, o las que las sustituyan, cada una de los cuales en los temas materia de su competencia.
- Las Municipalidades Provinciales en el ámbito que les corresponda.
- La Policía Nacional del Perú. 8.5 El Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual
- INDECOPI. Competencia del Ministerio de Transportes y Comunicaciones
- El MTC al ser el órgano rector en materia de transporte y tránsito terrestre, a través

de la DGTT, regula los estándares óptimos y requisitos necesarios para la prestación del servicio de transporte terrestre y es competente para gestionar y fiscalizar el servicio de transporte de ámbito nacional.

2.3.4.1 Gobiernos Municipales: Competencia de las Gobiernos Provinciales

Según lo establece el (Congreso de la república, 2009) Las Municipalidades Provinciales, en materia de transporte terrestre, cuentan con las competencias previstas en este Reglamento, se encuentran facultadas, además, para dictar normas complementarias aplicables a su jurisdicción, sujetándose a los criterios previstos en la Ley, al presente Reglamento y los demás reglamentos nacionales. En ningún caso las normas complementarias pueden desconocer, exceder o desnaturalizar lo previsto en las disposiciones nacionales en materia de transporte. Ejerce su competencia de gestión y



fiscalización del transporte terrestre de personas de ámbito provincial a través de la Dirección o Gerencia correspondiente.

2.3.4.2 Competencia exclusiva de la fiscalización.

(Congreso de la república, 2009), La fiscalización del servicio de transporte, de acuerdo a la Ley, es función exclusiva de la autoridad competente en el ámbito de su jurisdicción, salvo que por otra norma con el mismo rango disponga lo contrario. Es posible delegar la supervisión del servicio de transporte a entidades privadas debidamente autorizadas. A la autoridad policial le compete prestar la colaboración y auxilio a la función fiscalizadora que desarrolla la autoridad competente, además de ejercer las funciones en materia de tránsito que por la normatividad vigente le corresponden.

2.3.4.3 INDECOPI.

(Congreso de la república, 2009) Actúa de acuerdo a sus competencias y facultades en materia de acceso al mercado, libre competencia, defensa de los derechos del consumidor y sobre los demás temas que de acuerdo a la normatividad vigente les corresponde. (*)
“Artículo 12-A.- Transgresión de normas de ámbito nacional En caso que las autoridades regionales y/o locales emitan disposiciones que contravengan, desconozcan, excedan o desnaturalicen las normas de ámbito nacional en materia de transporte, el MTC podrá iniciar las acciones a que hubiere lugar contra dichas disposiciones, sin perjuicio de las responsabilidades de los funcionarios y/o servidores públicos por la aprobación de las normas transgresoras, conforme a la normatividad vigente.

2.3.5 Condiciones de acceso y permanencia en el transporte terrestre título i disposiciones generales



(Congreso de la república, 2009) El acceso y permanencia en el servicio de transporte terrestre de personas y mercancías se sustenta en el cumplimiento de las condiciones técnicas, legales y de operación que se establecen en el Reglamento DEL D.S 017-MTC El incumplimiento de estas condiciones, determina la imposibilidad de lograr la autorización y/o habilitación solicitada, o, una vez obtenida ésta, determina la pérdida de la autorización y/o habilitación afectada, según corresponda. El procedimiento para la cancelación de la autorización, y/o habilitación se regula por lo dispuesto en el presente Reglamento. Las concesiones para el servicio de transporte público de personas de ámbito provincial, se regulan por lo que dispongan los contratos que las sustenten y por lo dispuesto por el presente Reglamento. La verificación del cumplimiento de las condiciones de acceso y el control de las condiciones de permanencia será realizada directamente por la autoridad competente o por entidades certificadoras privadas autorizadas por esta última para tal fin. La autoridad competente podrá, además, establecer mecanismos de certificación anual que permitan otorgar al transportista una calificación, en base a criterios preestablecidos, que permita al usuario contar con información respecto del servicio de transporte. Para el efecto, la autoridad competente reconocerá, las certificaciones ISO relacionadas a la actividad y/o servicio de transporte y/o la gestión empresarial, que por propia iniciativa haya logrado y mantenga vigentes, así como los informes expedidos por las empresas y/o instituciones que hayan otorgado u otorguen tal certificación. En el caso señalado en los numerales anteriores, los transportistas que hayan logrado y mantengan la certificación, gozarán, además, de las siguientes ventajas:

Vehículos: De los vehículos destinados al transporte terrestre: Todo vehículo que se destine al servicio de transporte público, deberá cumplir obligatoriamente con las



condiciones técnicas básicas y condiciones técnicas específicas relacionadas con el tipo de servicio en que serán empleados. Los vehículos destinados al servicio de transporte privado deberán cumplir también las condiciones técnicas básicas y específicas en cuanto les sea aplicable, según lo previsto en cada caso. El cumplimiento de estas condiciones se acredita mediante la certificación técnica expedida por un CITV y las acciones de control que realice la autoridad competente. Condiciones técnicas básicas exigibles a los vehículos destinados al transporte terrestre Son condiciones técnicas básicas requeridas a todos los vehículos destinados al transporte terrestre:

- Cumplir con las características y condiciones técnicas establecidas en el RNV.
- Cumplir con todas las disposiciones contenidas en el presente Reglamento y en

especial con lo señalado en los siguientes numerales.

- Sólo se podrá destinar al servicio de transporte público o privado de personas,

vehículos:

- Que hayan sido diseñados originalmente de fábrica para el transporte de personas.
- Que cuenten con chasis y formula rodante original de fábrica.

En el caso de los vehículos destinados al transporte de personas de ámbito provincial de la categoría M3, la carrocería de los mismos debe cumplir con lo dispuesto por la Norma Técnica Peruana 383.071, en todo lo que no se oponga al presente Reglamento. Estos vehículos, además, están regulados por las disposiciones complementarias que determine la autoridad competente de ámbito provincial”.

2.3.6 Antigüedad de los vehículos de transporte terrestre

(Congreso de la república, 2009) La antigüedad máxima de acceso y permanencia de un vehículo al servicio de transporte público de personas de ámbito nacional, regional y



provincial, es la siguiente: La antigüedad máxima de acceso al servicio será de tres (3) años, contados a partir del 1 de enero del año siguiente al de su fabricación. La antigüedad máxima de permanencia en el servicio será de hasta quince (15) años, contados a partir del 1 de enero del año siguiente al de su fabricación. La antigüedad máxima de permanencia de un vehículo al servicio de transporte público de personas de ámbito regional, podrá ser ampliada, como máximo hasta en cinco (5) años por decisión adoptada mediante Ordenanza Regional. La antigüedad máxima de permanencia de un vehículo al servicio de transporte público de personas de ámbito provincial, podrá ser ampliada, como máximo hasta en cinco (5) años por decisión adoptada mediante Ordenanza Provincial. En todos los casos en que los vehículos no sean de propiedad del transportista, la habilitación del vehículo en el registro administrativo de transporte, se efectuará por el tiempo de duración previsto en el contrato que presente el transportista ante la autoridad competente. Esta habilitación podrá ser renovada, sucesivamente, hasta por el máximo de tiempo permitido por este Reglamento con la presentación de la documentación que acredite que el transportista mantiene el derecho a usar y usufructuar el vehículo.” “Finalizada la opción de compra de arrendamiento financiero, el vehículo podrá permanecer habilitado hasta por un plazo de noventa (90) días calendario siempre que el transportista presente los documentos pertinentes que demuestren que se encuentra regularizando la propiedad del vehículo ante los Registros Públicos.” Párrafo incorporado por el Artículo 2 del Decreto Supremo N° 003-2012-MTC, publicado el 31 marzo 2012. 26.3 Lo dispuesto en el numeral anterior no importa una modificación del tiempo máximo de habilitación o inscripción del vehículo.

2.3.7 Infraestructura complementaria del transporte



(Congreso de la república, 2009) La prestación del servicio de transporte, debe brindar seguridad y calidad al usuario, para ello, es necesario contar con una adecuada infraestructura física; la misma que, según corresponda, comprende: las oficinas, los terminales terrestres de personas o mercancías, las estaciones de ruta, los paraderos de ruta, toda otra infraestructura empleada como lugar de carga, descarga y almacenaje de mercancías, los talleres de mantenimiento y cualquier otra que sea necesaria para la prestación del servicio. En el caso del transporte terrestre de personas de ámbito provincial, urbano e interurbano, los terminales terrestres son obligatorios y pueden estar localizados en el lugar de origen o en el de destino de la ruta, a elección del transportista. En el otro extremo de la ruta, en el que no está localizado el terminal terrestre, el transportista debe además, contar con un lugar autorizado donde pueda estacionarse sin interrumpir la circulación o impactar negativamente en el tránsito de vehículos y/o personas. La habilitación y el uso de los Terminales Terrestres para el servicio de transporte terrestre se regulan por el presente Reglamento y sus normas complementarias.

2.3.8 Condiciones Legales.

(Congreso de la república, 2009) Condiciones legales generales que se debe cumplir para acceder y permanecer en la prestación del servicio de transporte público o privado. Las condiciones legales básicas que se debe cumplir para acceder y para permanecer como titular de una autorización para prestar servicio de transporte público o privado son las siguientes: Ser persona natural capaz o persona jurídica de derecho privado inscrita en los Registros Públicos. En el caso que el transportista sea persona jurídica, no deberá estar incurso en alguna de las causales de irregularidad previstas en la Ley General de Sociedades. Cuando el transportista sea persona jurídica, deberá contar con la organización



empresarial que requiera la prestación del servicio de transporte. Deberá además contar con un Gerente o Administrador declarado ante la autoridad competente. La persona natural, o los socios, accionistas, asociados, directores, administradores o representantes legales de la persona jurídica que pretenda acceder a prestar servicio de transporte, no podrán encontrarse condenados por la comisión de los delitos de Tráfico Ilícito de Drogas, Lavado de Activos, Pérdida de Dominio, o Delito Tributario, ni podrán serlo, en tanto se encuentre vigente la autorización. Dicha condena deberá constar en una sentencia consentida o ejecutoriada que no haya sido objeto de rehabilitación. Esta prohibición es aplicable a los accionistas, socios, directores y representantes legales de la persona jurídica que sea accionista o socia del solicitante o transportista. La persona natural o los socios, accionistas, asociados, directores, administradores o representantes legales de la persona jurídica que pretenda acceder a prestar servicio de transporte no podrán haber sido declarados en quiebra, estar incurso en un proceso concursal, o estar sometido a medida judicial o administrativa que lo prive o restrinja de la administración de sus bienes, ni podrán serlo, en tanto se encuentre vigente la autorización. Esta prohibición es aplicable a los accionistas, socios, directores y representantes legales de la persona jurídica que sea accionista o socia del solicitante o transportista. La persona natural o jurídica debe encontrarse registrado como contribuyente “activo” en el Registro Único del Contribuyente de la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria y que, en todo momento, la información declarada ante esta entidad coincida con la brindada a la autoridad competente.

No debe haber sufrido la cancelación de la autorización para prestar servicios de transporte, o encontrarse inhabilitado en forma definitiva para ello. Lo dispuesto en el presente numeral alcanza a los socios, accionistas, asociados, directores y representantes legales del



transportista que fue cancelado y/o inhabilitado; No haber sido sancionado, mediante resolución firme, en más de una oportunidad con inhabilitación por un (1) año, para la prestación del servicio de transporte. No prestar servicios para la autoridad competente de transporte, o de quien ella dependa, en el ámbito nacional, regional o provincial, según corresponda al transportista o solicitante; o en la PNP u otra institución a cargo del control del tránsito. Esta prohibición es extensiva a quienes desarrollan labores de asesoría y a los familiares en segundo grado de consanguinidad o afinidad de quien se encuentre en cualquiera de las situaciones antes descritas. Contar con los vehículos, organización e infraestructura necesaria para prestar un Sistema y servicio acorde con lo dispuesto en el presente reglamento para cada tipo de servicio. Contar y mantener vigentes, permanentemente, la pólizas del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito y/o CAT, cuando corresponda, de todos sus vehículos habilitados. Una persona natural o jurídica que tenga la calidad de transportista autorizado puede gerenciar a otro transportista autorizado mediante un acuerdo o contrato de gerenciamiento. Los acuerdos o contratos de gerenciamiento deben ser puestos en conocimiento de la autoridad competente. La celebración de un acuerdo o contrato de gerenciamiento no importará modificación, extinción, mutación o novación de ninguna especie con respecto a las obligaciones que los contratantes tienen a su cargo derivadas de las autorizaciones de que son titulares y de las normas de aplicación con cargo a las cuales vienen ejecutando sus prestaciones. La designación de una persona jurídica como Gerente General se regula por lo dispuesto por la Ley General de Sociedades. Un transportista autorizado puede suscribir con otros transportistas autorizados del mismo o de diferentes ámbitos acuerdos que le permitan realizar una integración operacional o comercial destinada a la prestación del servicio de



transporte que realizan, lo cual no importa ninguna modificación en las obligaciones asumidas por cada uno de ellos frente a la autoridad competente. Condiciones legales específicas que debe cumplir para acceder y permanecer en la prestación del servicio de transporte de personas en todos los ámbitos y para el transporte mixto Las condiciones legales específicas que se debe cumplir para acceder y permanecer en la prestación del servicio de transporte regular y especial de personas son:

Ser persona jurídica de derecho privado inscrita en los Registros Públicos.

(Congreso de la república, 2009) Que el estatuto social establezca como principal actividad de la sociedad, la de prestación de servicios de transporte terrestre de personas, mixto o ambos, bien de forma exclusiva o conjunta con cualquier otra actividad de transporte o de carácter comercial. En caso que el estatuto social no distinga como principal alguna de las actividades consignadas en el objeto social, se estará a lo que figure declarado en el Registro Único del Contribuyente (RUC). Quedan exceptuados de cumplir este requisito las entidades bajo supervisión de la SBS cuando asuman en calidad de fiduciarios de una autorización en el marco de un Condiciones legales generales que se debe cumplir para acceder y permanecer en la prestación del servicio de transporte público o privado. Las condiciones legales básicas que se debe cumplir para acceder y para permanecer como titular de una autorización para prestar servicio de transporte público o privado son las siguientes: Para el servicio de transporte público regular de personas de ámbito provincial: cien (100) Unidades Impositivas Tributarias de patrimonio mínimo y para el transporte mixto: Cincuenta (50) Unidades Impositivas Tributarias. Los gobiernos locales, mediante Ordenanza provincial debidamente motivada, podrán reducir el patrimonio mínimo exigido, en el caso de la Provincia de Lima y la Provincia Constitucional del Callao, hasta en un



cincuenta por ciento (50%). En las demás provincias del país la reducción podrá ser de hasta en un setenta por ciento (70%).”

2.3.9 Sistemas de transporte en Sud américa

2.3.9.1 Sistema de transporte en Curitiba-Brasil.

Mucho antes de que el mundo se preocupara por el calentamiento global, Curitiba había sido planeado para reducir las emisiones de carbono por ofrecer un sistema de transporte de personas al mismo tiempo cómodo, rápido, eficaz y económico: el autobús. La implantación del Sistema de Transporte Colectivo comenzó a principios de los años 1970, cuando los Ejes Norte y Sur recibieron canales exclusivos para el Bus Expreso, especialmente diseñado para el Sistema, que comenzó a rodar en 1974. Las calles paralelas, a la izquierda ya la derecha de los Ejes, se convirtieron en Vías de Tráfico Rápido, con mano única en sentidos opuestos (Centro-Barrio y Barrio-Centro). Y, ladeando los canales, también con mano única en diferentes sentidos, las vías de tráfico lento. Las terminales de integración para recibir los autobuses de los barrios más distantes completaron la integración del sistema.

2.3.10 Sistema de transporte en Bogotá - Transmilenio

Para (SITTP, 20005) “En 1998 se inició un gran proyecto integrado de transporte masivo, la construcción de un sistema basado en vehículos articulados en vez de un tren eléctrico, debido a los costos y para poder construir una mayor cantidad de líneas, denominado como Sistema de Transporte Masivo del Tercer Milenio

2.3.11 Sistema Integrado de Transporte de Lima (SIT).

Es un sistema de transporte público impulsado por la Municipalidad Metropolitana de Lima que se encuentra en proceso de implementación. El SIT tiene como objetivos reducir el



número de rutas de transporte actuales, renovar la flota vehicular, retirar de circulación vehículos con muchos años de antigüedad o con poca capacidad de pasajeros e integrarse con los demás sistemas de transporte masivo como el Metropolitano y el Metro. El 26 de julio de 2014, luego de cuestionamientos por parte de la Municipalidad Provincial del Callao y de los sindicatos de transporte, entró en fase de pre operación el primer corredor (Corredor Azul).

2.3.12 Gestión operativa

Según (Terry, 2015) La gestión operativa puede definirse como un modelo de gestión compuesto por un conjunto de tareas y procesos enfocados a la mejora de las organizaciones internas, con el fin de aumentar su capacidad para conseguir los propósitos de sus políticas y sus diferentes objetivos operativos.

2.3.13 Gestión administrativa

El Diccionario de la Real Academia Española de la Lengua explica que administración es la acción de administrar (del latín Administrativo – ONIS).

Esta es una definición genérica que no dice mucho, un poco restringida, de carácter idiomático, realizada atendiendo a su significado etimológico, por lo que para tener una concepción más amplia del término debemos buscarla en la diversidad de definiciones hechas por un considerable número de tratadistas, por ejemplo Henri Fayol un autor muy trascendente, definió operativamente la administración diciendo que la misma consiste en "preveer, organizar, mandar, coordinar y controlar , además consideró que era el arte de manejar a los hombres.

Según (Terry, 2015) “ señala que la administración es un proceso distintivo que consiste en planear, organizar, ejecutar y controlar, desempeñada para determinar y lograr objetivos manifestados mediante el uso de seres humanos y de otros recursos. Partiendo de los conceptos antes señalados podemos decir que gestión administrativa es el proceso de



diseñar y mantener un entorno en el que trabajando en grupos los individuos cumplen eficientemente objetivos específicos”. (Terry, 2015)

2.3.13.1 Importancia de la gestión administrativa

Persigue que a través de distintos mecanismos se mejore el Control de Gestión en la Organización apoyando el proceso de dirección”. (Ripoll y Urquidi, 2010, p. 20) “Es la captación, procesamiento y emisión de información de carácter interno, que busca principalmente apoyar el proceso de toma de decisiones estratégicas en las organizaciones, así como las actividades de control”.

(Suárez, 2013, p. 252) “Es el procedimiento que permite llevar un registro y el control sistemático de todas las operaciones financieras que se realizan en la empresa, lo cual proporciona la información precisa a los gerentes al mando para la toma de decisiones”. (Cano, 2013, p. 25) “Consiste en los métodos y registros establecidos para identificar, reunir, analizar, clasificar, registrar e informar las transacciones de una entidad, así como mantener la contabilización del activo y pasivo que le son relativos”. (Guajardo, 2014, p. 108) “Mecanismo útil para el control de movimientos comerciales y financieros de organizaciones, obteniendo un incremento en la productividad y mejor aprovechamiento de sus recursos, aporta servicios de gran importancia para obtener información necesaria en el área legal de una empresa”. (Rodríguez y Delgado, 2017, p. 133)

2.3.14 Gestión financiera

(Flores, 2015) señala que consiste en la aplicación de técnicas, métodos y procedimientos que buscan medir y aumentar la rentabilidad, así como evaluar proyectos del negocio. La gestión financiera nos indica de qué manera se adquieren y utilizan los recursos financieros. Por lo tanto, la gestión financiera es aquella técnica que nos ayuda a tomar decisiones sobre



asignación de recursos, como adquirirlos, invertirlos y gestionarlos, entonces 7 nos permite analizar cada decisión y cada acción que tienen relación con los medios financieros necesarios para que opere el negocio (Córdoba, 2007).

2.3.15 Gestión Tributaria

Según señala (wolterskluwer.) La gestión tributaria se define como la función administrativa dirigida a la aplicación de los tributos, que en un sentido amplio estaría integrada por todas las actividades tendentes a la cuantificación y determinación de la deuda tributaria (liquidación tributaria), la comprobación del comportamiento del sujeto pasivo por parte de la Administración (inspección) y la recaudación o pago de las deudas tributarias (recaudación), y que en un sentido estricto abarcaría únicamente la liquidación y comprobación. La gestión tributaria comprende, entre otras actividades, la recepción y tramitación de declaraciones, autoliquidaciones, comunicaciones de datos y demás documentos con trascendencia tributaria; la comprobación y realización de las devoluciones previstas en la normativa tributaria; el reconocimiento y comprobación de la procedencia de los beneficios fiscales; la realización de actuaciones de verificación de datos; la emisión de certificados tributarios; la elaboración y mantenimiento de los censos tributarios; y la información y asistencia tributaria. En el procedimiento de gestión tributaria, las relaciones entre la Administración y los contribuyentes tienden a ser de colaboración. Además, en el marco del procedimiento de gestión tributaria, la Administración debe esforzarse en promover la utilización de técnicas y medios electrónicos, informáticos y telemáticos necesarios para el desarrollo de su actuación que, en definitiva, suponen un ahorro de los costes de tramitación tanto para la Administración como para el administrado. (wolterskluwer.)



2.3.16 Gestión De recursos Humanos

Según señala (OIT 1995b) La gestión de recursos humanos se ha definido como “la ciencia y la práctica que se ocupan de la naturaleza de las relaciones de empleo y del conjunto de decisiones, acciones y cuestiones vinculadas a dichas relaciones”, aborda las políticas y las prácticas empresariales que consideran la utilización y la gestión de los trabajadores como un recurso de la actividad en el contexto de la estrategia general de la empresa encaminada a mejorar la productividad y la competitividad. La gestión de recursos humanos se ha propuesto como alternativa al “fordismo”, el tipo de producción tradicional basada en la cadena de montaje, en el que los ingenieros se ocupan de la organización del trabajo y las tareas asignadas al personal se dividen y circunscriben específicamente.

Puesto que la gestión de recursos humanos es una herramienta de la que disponen los directivos para aplicarla como parte de su política de personal y no un elemento de la relación entre una empresa y los representantes elegidos por los trabajadores (Trebilcock, 1994)

2.4 Marco Conceptual

Concesión: Es el acto jurídico de derecho público mediante el cual la autoridad competente, otorga por un plazo determinado, a una persona jurídica, la facultad de realizar servicio de transporte público de personas en vías urbanas calificadas como “áreas saturadas” ó de acceso restringido. El otorgamiento de una concesión se expresa en un contrato que contiene derechos y obligaciones para su titular y es consecuencia de un proceso de licitación pública.

Concesionaria: Es la persona jurídica titular de una concesión para realizar servicio de transporte público de personas de ámbito provincial, de acuerdo a lo previsto en la misma.



Ruta: Itinerario autorizado a una empresa que presta el servicio de transporte regular de personas. Está constituido por un origen, puntos o localidades consecutivas ubicadas en el trayecto y un destino final.

Servicio de Transporte Público: Servicio de transporte terrestre de personas, mercancías o mixto que es prestado por un transportista autorizado para dicho fin, a cambio de una contraprestación económica. (PILAR, RUIZ DE CASTILLA PONCE DE LEON, VILLANUEVA GUTIERREZ, & BRAVO CUCCI, 2016)

Sistema integrado de transporte: El Sistema Integrado de Transporte Público es el conjunto articulado de los diferentes medios de transporte de pasajeros existentes en una ciudad, estructurado para prestar un servicio confiable, eficiente, cómodo y seguro, que permite movilizar a sus usuarios con altos estándares de calidad, acceso y cobertura en toda la ciudad. (Movilidad.org, 2019)

2.5 Hipótesis de Investigación

Según. (Hernandez Sampieri, Fernandez Collado, & Baptista, Metodología de la investigación, 2014), las tesis de alcance descriptivo sólo formulan hipótesis cuando se pronostica un hecho un dato; en razón del alcance de la presente investigación no se requiere la formulación de las hipótesis.

2.6 Variables

2.6.1 Identificación de Variables(s)

V1 Sistema integrado de transporte

Sistema integrado de transporte.



El Sistema Integrado de Transporte Público es el conjunto articulado de los diferentes medios de transporte de pasajeros existentes en una ciudad, estructurado para prestar un servicio confiable, eficiente, cómodo y seguro, que permite movilizar a sus usuarios con altos estándares de calidad, acceso y cobertura en toda la ciudad. (Movilidad.org, 2019)



2.6.3 Operacionalización de variables

Variable	Definición conceptual	Definición operacional	Dimensiones	Indicador
Sistema integrado de transporte	El Sistema Integrado de Transporte Público es el conjunto articulado de los diferentes medios de transporte de pasajeros existentes en una ciudad, estructurado para prestar un servicio confiable, eficiente, cómodo y seguro, que permite movilizar a sus usuarios con altos estándares de calidad, acceso y cobertura en toda la ciudad. (Movilidad.org, 2019)	El sistema integrado de transporte permite la articulación de los medios urbanos de transporte de pasajeros de la ciudad del Cusco, gestionando de manera óptima la operatividad del servicio con una adecuada integración tarifaria y racionalización en el uso de la infraestructura vial y de transporte	Integración operativa Integración tarifaria Integración de infraestructura	Gestión administrativa Gestión contable Gestión financiera Gestión Recursos humanos Gestión tributaria Costes recaudo Vehículos Paraderos Rutas troncales Rutas alimentadoras



CAPÍTULO III

MÉTODO DE INVESTIGACIÓN

3.1. Tipo de investigación

La investigación realizada es de tipo básica en la cual el problema está establecido y es conocido por el investigador, por lo que utiliza la investigación para dar respuesta a preguntas específicas, en este caso las características empresariales de los concesionarios de transporte urbano y las condiciones necesarias para establecer un sistema de transporte integrado que cumpla condiciones básicas de calidad para la ciudad del Cusco.

3.2. Enfoque de investigación

La investigación tiene un enfoque “Cuantitativo” es secuencial y probatorio. Cada etapa procede a la siguiente y no podemos eludir pasos el orden es riguroso, aunque desde luego, podemos redefinir alguna fase. El estudio busca el adecuado conocimiento del sistema de transporte integrado adecuadamente estructurado. (Hernandez Sampieri, Fernandez Collado, & Baptista, Metodología de la investigación, 2014)

3.3. Diseño de la investigación

El diseño de la presente investigación es de tipo no experimental; ya que la recolección de información se hará en un solo momento y en un tiempo único. Según, Hernández, et (2014), los estudios no experimentales transaccionales describen la relación entre dos o más variables en un momento. La presente investigación tiene el diseño no experimental pues



se realiza sin la manipulación deliberada de variables en los que solo se observan los fenómenos en su ambiente natural para después analizarlos. (Hernandez Sampieri, Fernandez Collado, & Baptista, Metodología de la investigación, 2014)

3.4. Alcance de la investigación

Desde el punto de vista de alcance la presente investigación es descriptiva, en razón de que se describe los hechos y fenómenos relacionados al sistema de transporte urbano y las necesidades de su reestructuración. (Hernandez Sampieri, Fernandez Collado, & Baptista, Metodología de la investigación, 2014)

3.5. Población y muestra de la investigación

3.5.1 Población

La población estuvo conformada por los funcionarios y documentación de las empresas de transporte interurbano (9) que cuentan con contrato de concesión suscrito con la Municipalidad del Cusco para prestar servicio en rutas de transporte interurbano correspondiendo nueve empresas

3.5.2 Muestra

La investigación se aplicó sobre la totalidad de la población por lo que será de tipo censal, considerando adicionalmente la revisión documentaria de carácter público que regula el acceso de estas empresas al servicio acorde a los contratos suscritos.

3.6. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

3.6.1 Técnicas:

Se utilizaron en la investigación son las siguientes:

Técnica de la encuesta: se utilizara como instrumento el cuestionario, recurriendo como informantes a los gerentes de las empresas en estudio y la información proveniente de la



Administración Municipal. . (Hernandez Sampieri, Fernadez Collado, & Baptista, Metologia de la investigacion, 2014).

Técnica de la entrevista: utilizando como instrumento las guías de entrevistas, recurriendo como informantes a las entidades vinculadas y los profesionales licenciados en turismo que prestan servicios a las mismas que permitirán obtener los datos respecto a las variables, para conocer los instrumentos a utilizar que serán: para la investigación de gabinete o biblioteca, fichas textuales y de resumen, para la investigación de campo, un cuestionario y un guía de entrevista en base a los indicadores. . (Hernandez Sampieri, Fernadez Collado, & Baptista, Metologia de la investigacion, 2014).

3.6.2 Instrumentos

Esta técnica se aplicará a los licenciados en turismo en relación a las empresas operadoras de servicios turísticos de la ciudad del Cusco.

Encuestas

Revisión documentaria

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

TÉCNICA	Instrumento
Revisión documentaria	Guía de Datos Ficha de datos
Encuesta	Cuestionario



3.7. Procesamiento de datos

Se aplicarán las siguientes técnicas de procesamiento de datos:

- Ordenamiento y clasificación de las normas tributarias
- Proceso computarizado en Word, aplicación de SPSS

CAPÍTULO IV

RESULTADOS

4.1 Resultados

Se presenta a continuación los resultados de investigación obtenidos a partir de la aplicación de los instrumentos diseñados para el logro de los objetivos en relación a los indicadores presentados para cada dimensión; los mismos son presentados a través de tablas que responden a los objetivos esperados.

Las tablas presentadas se hallan clasificadas considerando los objetivos e indicadores manteniendo un orden relacionado a estos últimos.

Se han desarrollado tomando en consideración las tres dimensiones que permiten establecer una integración del servicio en primera instancia a nivel empresarial, el mismo que genera las condiciones para implementar un servicio de transporte integrado bajo un nivel empresarial en el



cual las empresas inversionistas se integren a un modelo financiero, empresarial y de servicio acorde a las necesidades de los usuarios en un marco normativo cuyo rol principal es de control y supervisión por las autoridades involucradas.

4.1.1. Objetivos específicos

Objetivo específico a) Describir si existe integración operativa en el sistema de transporte urbano en la ciudad del Cusco, periodo 2019.

I Gestión empresarial

Tabla 1

Permisos y licencias

Concepto	Cuenta	%	No cuenta	%
Contrato de concesión	9	100	0	0
Licencia Municipal	2	22	7	78
Personería jurídica	9	100	0	0
Inscripción RUC	9	100	0	0

Análisis y comentarios: La información obtenida nos permite establecer que en los nueve casos estudiados las empresas de transporte en servicio bajo la denominación de rutas interurbanas cuentan con un contrato de concesión suscrito con la Municipalidad Provincial del Cusco por un



periodo de vigencia de diez años contados a partir del mes de marzo del año 2014; asimismo sólo en un 22% de las empresas estudiadas cuentan con licencia municipal para el funcionamiento de sus oficinas correspondientes al área administrativa; el 100% de los casos han optado por un modelo empresarial establecido bajo forma societaria al amparo de la ley general de sociedades y en un 100% se han registrado en el padrón de contribuyentes administrado por la SUNAT

Tabla 2

Razón social e inscripción al RUC

Razón social	ruc
RTI 01 Empresa de Transportes Saylla S.A.	20317901403
RTI 02 Empresa de Transportes Santa Cruz S.A.	20200465203
RTI 03 Empresa de Transportes Pachacutec y afines S.A.	20443365371
RTI 04 Empresa de Transportes León de San Jerónimo S.A.	20357502587
RTI 05 Empresa de Transportes Señor del Huerto S.A.	20358128573
RTI 06 Empresa de Transportes Nuevo Mirador S.A.	20564130738
RTI 07 Empresa de Transportes Cristo Blanco S.A.	20564176568
RTI 08 Empresa de Transportes los Leones S.A.	20317668477
RTI 09 Empresa de Transportes Señor del Cabildo S.A.	20527366501

Análisis y comentarios: El 100% de los casos de empresas concesionarias que prestan servicio en las denominadas RTU, han adoptado la forma de sociedad anónima, siendo los socios de manera excluyente los propietarios de los vehículos puestos en servicio; asimismo se pudo conocer que todas ellas mantienen la condición de inscripción al RUC activo y condición habido.



Tabla 3

Kilómetros por ruta y flota autorizada

Denominación o razón social	Kms ruta.	Total flota.
RTI 01 Empresa de Transportes Saylla S.A.	49.50	31
RTI 02 Empresa de Transportes Santa Cruz S.A.	52.00	41
RTI 04 Empresa de Transportes Pachacutec y afines S.A.	45.06	40
RTI 05 Empresa de Transportes León de San Jerónimo	40.60	41
RTI 06 Empresa de Transportes Señor del Huerto S.A.	34.58	31
RTI 07 Empresa de Transportes Nuevo Mirador S.A.	48.17	43
RTI 08 Empresa de Transportes Cristo Blanco S.A.	29.89	24
RTI 09 Empresa de Transportes los Leones S.A.	48.35	40
RTI 10 Empresa de Transportes Señor del Cabildo S.A.	38.50	40
		331

Análisis y comentarios: Se ha podido establecer como consecuencia de la revisión documentaria de los contratos de concesión de ruta , suscritos entre las empresas concesionarias en



servicio y la administración municipal, que se hallan prestando servicio en las denominadas rutas de transporte interurbano un total de nueve empresas; de ellas el 100% ofrece cubrir y prestar servicio hasta con el máximo de la flota operativa establecida en el estudio de origen y destino elaborado por la autoridad municipal. El tamaño de ruta oscila entre los 29.50 kilómetros por ruta en el caso más corto, hasta 52 kilómetros en el caso mas largo, medición por tramos de ida y vuelta.

Tabla 4

Instrumentos de gestión.

Concepto	Presenta	%	No presenta	%	Totales	%
Misión	4	44	5	56	9	100
Visión	4	44	5	56	9	100
Organigrama	3	33	6	67	9	100
Planificación	7	78	2	22	9	100

Análisis y comentarios: Se establece que en un 44% registran haber establecido el desarrollo de sus objetivos a través de una misión como guía de la gestión; asimismo un 33% señala que la entidad cuenta con un organigrama que les permite establecer los niveles jerárquicos, así como las funciones para cada puesto; la labor de planificación se limita a el mantenimiento de la concesión de ruta y sus derechos inherentes al contrato.



Tabla 5

Empresas concesionarias y flota en servicio.

Empresa	Flota	%	%Acumulado
RTI 01 Transportes Saylla SAC	25	8%	8%
RTI 02 Transportes Santa Cruz SAC	32	11%	19%
RTI 04 Transportes Pachacutec SAC	36	12%	31%
RTI 05 Transportes León de San Jerónimo	34	11%	43%
RTI 06 Transportes Señor del Huerto SA	33	11%	54%
RTI 07 Transportes Nuevo Mirador SAC	37	13%	67%
RTI 08 Transportes Cristo Blanco SAC	28	9%	76%
RTI 09 Transportes Los Leones SAC	31	10%	86%
RTI 10 Transportes Señor del Cabildo SAC	40	14%	100%
Total	296	100%	

Análisis y comentarios: La flota en servicio no es consecuencia de una racionalización en base a la demanda del servicio, sino, una exigencia del plan regulador de rutas; no existe un sistema integrado de rutas, frecuencias, asimismo se aprecia que en el plan regulador implementado no establece condicionamientos ni prioriza rutas troncales ni alimentadoras que permitan establecer un servicio de calidad; el sistema actual es de rutas independientes por cada empresa y gestionadas al interior de estas por cada propietario de unidad vehicular



Tabla 6

Titularidad de vehículos

Razón social	Empresa	%	Socios	%
RTI 01 Transportes Saylla SA	0	0	25	8
RTI 02 Transportes Santa Cruz AS	0	0	32	11
RTI 04 Transportes Pachacutec SA	0	0	36	12
RTI 05 Transportes León de San Jerónimo SA	0	0	34	11
RTI 06 Transportes Señor del Huerto SA	0	0	33	11
RTI 07 Transportes Nuevo Mirador SA	0	0	37	13
RTI 08 Transportes Cristo Blanco SA	0	0	28	9
RTI 09 Transportes Los Leones SA	0	0	31	10
RTI 10 Transportes Señor del Cabildo SA	0	0	40	14
Total	0	0	296	100

Análisis y comentarios: Se determina que en el 100% de los casos en estudio las unidades vehiculares son de propiedad de los socios de las empresas o terceros bajo la condición de afiliados, las empresas como personas jurídicas y titulares de las concesiones de ruta suscritas mediante contratos no cuentan con titularidad o inmatriculación sobre las unidades vehiculares que prestan servicio.



II Gestión contable

Tabla 7

Constitución del patrimonio

	Monetario	%	Activos fijos	%
RTI 01 Transportes Saylla SA	1	11%		
RTI 02 Transportes Santa Cruz SA	1	11%		
RTI 04 Transportes Pachacutec SAC	1	11%		
RTI 05 Transportes León de San Jerónimo SA	1	11%	1	11%
RTI 06 Transportes Señor del Huerto SA	1	11%		
RTI 07 Transportes Nuevo Mirador SA	1	11%		
RTI 08 Transportes Cristo Blanco SA	1	11%		
RTI 09 Transportes Los Leones SA	1	11%		
RTI 10 Transportes Señor del Cabildo SA	1	11%	1	11%
Totales	9	100%	2	22%

Análisis y comentarios: La totalidad de empresas concesionarias han efectuado aportes de naturaleza dineraria para constituirse, siendo los socios quienes asumen tal responsabilidad; en un 22% de los casos los socios han aportado adicionalmente algún tipo de bien mueble, no existe evidencia de haberse aportado vehículos en ninguno de los casos; acorde a las normas vigentes se exige que las empresas tengan un capital suscrito como mínimo de 50 UITs en el caso de las provincias del país , el cual incluso puede ser reducido como obligación por parte de la administración municipal; se pudo determinar que en los casos estudiados las empresas concesionarias han suscrito y pagado el mínimo exigido por la autoridad e inclusive el mismo solo



es de manera figurativa por cuanto no mantienen cuentas corrientes operativas ni registros de caja y bancos, como parte del efectivo i y equivalentes de efectivo en sus cuentas patrimoniales de los estados financieros que pueda servir para ser corroborado.

Tabla 8

Sistema contable

Empresa	PLE	%	libros	%
RTI 01 Transportes Saylla SA	1	11%	0	0%
RTI 02 Transportes Santa Cruz AS	0	0%	1	11%
RTI 04 Transportes Pachacutec SA	0	0%	1	11%
RTI 05 Transportes León de San Jerónimo	0	0%	1	11%
RTI 06 Transportes Señor del Huerto SA	1	11%	0	0%
RTI 07 Transportes Nuevo Mirador SA	1	11%	0	0%
RTI 08 Transportes Cristo Blanco SA	1	11%	0	0%
RTI 09 Transportes Los Leones SA	0	0%	1	11%
RTI 10 Transportes Señor del Cabildo SA	1	11%	0	0%
	5	56%	4	44%

Análisis y comentarios: Las empresas concesionarias señalan haberse afiliado al sistema de libros electrónicos en un 56%, mientras que un 44% aún mantienen información contable a nivel de libros físicos, sin embargo, se ha determinado que dichos libros y registros no presentan información sobre la gestión operativa sobre la concesión de ruta, sino, únicamente sobre los aportes iniciales de constitución y en el 100% de los casos registran las cuotas o aportes administrativos de cada socio que incluye el pago de sanciones impuestas en aplicación del reglamento interno que regula las condiciones y relaciones entre los socios al momento de efectuar la prestación del servicio.



Tabla 9

La Concesionaria Bancariza ingresos -Egresos

Empresa	si	%	no	%
RTI 01 Transportes Saylla SA	0	0%	1	11
RTI 02 Transportes Santa Cruz AS	0	0%	1	11
RTI 04 Transportes Pachacutec SA	0	0	1	11
RTI 05 Transportes León de San Jerónimo	1	11	0	0
RTI 06 Transportes Señor del Huerto SA	0	0	1	11
RTI 07 Transportes Nuevo Mirador SA	0	0	1	11
RTI 08 Transportes Cristo Blanco SA	1	11	0	0
RTI 09 Transportes Los Leones SA	1	11	0	11
RTI 10 Transportes Señor del Cabildo SA	1	0	0	11
	3	22%	6	78%

Análisis y comentarios: Se establece que en el caso de las empresas concesionarias en un 22% bancariza sus ingresos en forma parcial, exclusivamente aquellos que provienen de cuotas administrativas, cuotas de ingresos y sanciones por infracción a su reglamento interno de servicio, para efectos contables y tributarios lo que nos permite inferir que existe un alto nivel de informalidad y escaso registro de operaciones contables en los libros y registros correspondientes.



III Gestión financiera

Tabla 10

Control y gestión de ingresos operativos

Empresa	Controla	%	Gestiona	%
RTI 01 Transportes Saylla SA	0	0	0	0%
RTI 02 Transportes Santa Cruz AS	1	11	0	0%
RTI 04 Transportes Pachacutec SA	0	0	0	0%
RTI 05 Transportes León de San Jerónimo	0	0	0	0%
RTI 06 Transportes Señor del Huerto SA	1	11	0	0%
RTI 07 Transportes Nuevo Mirador SA	0	0	0	0%
RTI 08 Transportes Cristo Blanco SA	0	0	0	0%
RTI 09 Transportes Los Leones SA	0	0	0	0%
RTI 10 Transportes Señor del Cabildo SA	1	11	0	0%
	3	33	0	0%

Análisis y comentarios: Los ingresos operativos están relacionados a la actividad de transporte urbano, los mismos que debieran ser captados por las empresas concesionarias, sin embargo un 33% señala que existe alguna forma de control sobre los mismos, sin embargo en ninguno de los casos son gestionados por estas empresas, lo que demuestra que no existe una integración empresarial referida a la recaudación de los ingresos operativos.



Tabla 11

Control y gestión egresos

Empresa	Controla	%	Gestiona	%
RTI 01 Transportes Saylla SA	0	0	0	0
RTI 02 Transportes Santa Cruz AS	1	11	0	0
RTI 04 Transportes Pachacutec SA	0	0	0	0
RTI 05 Transportes León San Jerónimo	1	11	0	0
RTI 06 Transportes Señor del Huerto SA	1	11	0	0
RTI 07 Transportes Nuevo Mirador SA	0	0	0	0
RTI 08 Transportes Cristo Blanco SA	0	0	0	0
RTI 09 Transportes Los Leones SA	0	0	0	0
RTI 10 Transportes Señor el Cabildo SA	1	11	0	0
	4	44	0	0

Análisis y comentarios: De igual manera los egresos operativos que permiten prestar los servicio o son gestionados por las empresas concesionarias, estas son directamente gestionados por los propietarios de las unidades vehiculares lo que genera sobrecostos al no poder generar economías de escala.



Tabla 12

Control y gestión del servicio

Empresa	Controla	%	Gestiona	%
RTI 01 Transportes Saylla SA	1	11	1	11
RTI 02 Transportes Santa Cruz AS	1	11	1	11
RTI 04 Transportes Pachacutec SA	1	11	1	11
RTI 05 Transportes León de San Jerónimo	1	11	1	11
RTI 06 Transportes Señor del Huerto SA	1	11	1	11
RTI 07 Transportes Nuevo Mirador SA	1	11	1	11
RTI 08 Transportes Cristo Blanco SA	1	11	1	11
RTI 09 Transportes Los Leones SA	1	11	1	11
RTI 10 Transportes Señor del Cabildo SA	1	11	1	11
	9	100	9	100

Análisis y comentarios: El control de frecuencias del servicio es efectuado por las empresas concesionarias. Sin embargo, la gestión del mismo es delegada a los socios quienes regulan los días de trabajo, administran los ingresos y gastos así como proveen los recursos humanos que laboran directamente en la actividad.



Tabla 13

Renovación flota- Financiamiento

Empresa	Gestiona	%	financia	%
RTI 01 Transportes Saylla SA	1	11	0	0
RTI 02 Transportes Santa Cruz AS	1	11	0	0
RTI 04 Transportes Pachacutec SA	1	11	0	0
RTI 05 Transportes León de San Jerónimo	1	11	0	0
RTI 06 Transportes Señor del Huerto SA	1	11	0	0
RTI 07 Transportes Nuevo Mirador SA	1	11	0	0
RTI 08 Transportes Cristo Blanco SA	1	11	0	0
RTI 09 Transportes Los Leones SA	1	11	0	0
RTI 10 Transportes Señor del Cabildo SA	1	11	0	0
	9	100	0	0

Fuente: Elaboración propia.

Interpretación. Se establece que la renovación de la flota vehicular no es gestiona, ni controlada por las empresas concesionarias, pero si ejercen la función de exigencia sobre los propietarios socios quienes son responsables de la renovación y mantenimiento de las unidades vehiculares conforme las exigencias normativas vigentes y aquellas derivadas del contrato de concesión.



III Gestión tributaria y de recursos humanos

Tabla 14

Declaraciones juradas

Empresa	Presenta	%	No presenta	%
RTI 01 Transportes Saylla SA	1	11	0	0
RTI 02 Transportes Santa Cruz SA	1	11	0	0
RTI 04 Transportes Pachacutec SA	1	11	0	0
RTI 05 Transportes León de San Jerónimo	1	11	0	0
RTI 06 Transportes Señor del Huerto SA	1	11	0	0
RTI 07 Transportes Nuevo Mirador SA	1	11	0	0
RTI 08 Transportes Cristo Blanco SA	1	11	0	0
RTI 09 Transportes Los Leones SA	1	11	0	0
RTI 10 Transportes Señor del Cabildo SA	1	11	0	0
	9	100	0	0

Análisis y comentarios: En un cien por ciento de los casos las empresas en estudio señalan presentar las declaraciones de carácter contable con fines tributarios; sin embargo, la información contenida en la misma no contiene los ingresos y egresos operativos relacionados al servicio de transporte prestado; son únicamente presentadas de manera formal. El registro, control y administración de recursos económicos y financieros corresponde exclusivamente a los socios o propietarios de las unidades vehiculares en servicio.



Tabla 15

Recursos humanos

Empresa	Control a	%	Sancion a	%
RTI 01 Transportes Saylla SA	1	11	1	11
RTI 02 Transportes Santa Cruz AS	1	11	1	11
RTI 04 Transportes Pachacutec SA	1	11	1	11
RTI 05 Transportes León de San Jerónimo	1	11	1	11
RTI 06 Transportes Señor del Huerto SA	1	11	1	11
RTI 07 Transportes Nuevo Mirador SA	1	11	1	11
RTI 08 Transportes Cristo Blanco SA	1	11	1	11
RTI 09 Transportes Los Leones SA	1	11	1	11
RTI 10 Transportes Señor del Cabildo SA	1	11	1	11
	9	100	9	100

Análisis y comentarios: Se ha podido determinar que los recursos humanos vinculados a la actividad son administrados por los propietarios de las unidades vehiculares; las entidades concesionarias ejercen control sobre la regulación de frecuencias para lo cual cuentan con potestad sancionadora acorde a reglamentos internos.



Tabla 16

Recursos humanos- pago remuneraciones

Empresa	Remunera*	No	
		% remunerada*	%
RTI 01 Transportes Saylla SAC	1	11	11
RTI 02 Transportes Santa Cruz SAC	1	11	11
RTI 04 Transportes Pachacutec SAC	1	11	11
RTI 05 Transportes León de San Jerónimo	1	11	11
RTI 06 Transportes Señor del Huerto SA	1	11	11
RTI 07 Transportes Nuevo Mirador SAC	1	11	11
RTI 08 Transportes Cristo Blanco SAC	1	11	11
RTI 09 Transportes Los Leones SAC	1	11	11
RTI 10 Transportes Señor del Cabildo SAC	1	11	11
	9	100	100

Análisis y comentarios: Los recursos humanos son remunerados por las empresas concesionarias en lo referido a recursos humanos destinados al control de frecuencias de servicio es decir la labor administrativa, sin embargo, las remuneraciones del personal operativo en las unidades vehiculares no son realizadas por la empresa, sino por cada propietario de unidad vehicular, por lo cual se determina que no se tiene ningún tipo de relación laboral entre el personal operativa del servicio y las entidades concesionarias.



OBJETIVO ESPECIFICO b) Describir si existe integración tarifaria en el sistema de transporte urbano en la ciudad del Cusco, periodo 2019.

IV Gestión Tarifaria

Tabla 17

Estructura de costos

Empresa	Establece	%	Actualiza	%
RTI 01 Transportes Saylla SA	1	11	0	0
RTI 02 Transportes Santa Cruz SA	1	11	1	11
RTI 04 Transportes Pachacutec SA	1	11	0	0
RTI 05 Transportes León de San Jerónimo	1	11	1	11
RTI 06 Transportes Señor del Huerto SA	1	11	0	0
RTI 07 Transportes Nuevo Mirador SA	1	11	0	0
RTI 08 Transportes Cristo Blanco SA	1	11	0	0
RTI 09 Transportes Los Leones SA	1	11	0	0
RTI 10 Transportes Señor del Cabildo SA	1	11	1	11
	9	100	0	33

Análisis e interpretación: Las empresas concesionarias señala que en un 100% de los casos son estas las que establecen la estructura de costos para efectos de fijar las correspondientes tarifas asimismo señalan que esta estructura se halla adecuadamente actualizado un 33% por lo que consideran que la estructura tarifaria no es la adecuada, consideran que la tarifa es impuesta por el mercado y se regula en forma general por una negociación de los usuarios con los empresarios, manteniendo de manera adicional una tarifa similar en todo el sector.



Tabla 18

Fijación tarifas

Empresa	Mercado	%	Empresa	%
RTI 01 Transportes Saylla SAC	0	0%	1	11%
RTI 02 Transportes Santa Cruz SAC	1	11%	0	0%
RTI 04 Transportes Pachacutec SAC	1	11%	0	0%
RTI 05 Transportes León de San Jerónimo	1	11%	0	0%
RTI 06 Transportes Señor del Huerto SA	1	11%	0	0%
RTI 07 Transportes Nuevo Mirador SAC	0	0%	1	11%
RTI 08 Transportes Cristo Blanco SAC	1	11%	0	0%
RTI 09 Transportes Los Leones SAC	1	11%	0	0%
RTI 10 Transportes Señor del Cabildo SAC	1	11%	0	0%
	7	88%	2	0%

Análisis y comentarios: Las empresas de transporte que prestan servicio interurbano bajo la forma de concesión de ruta en la ciudad del Cusco establece que la fijación de tarifas por los servicios prestados, son impuestas por el mercado en un 88% en una negociación entre usuarios y transportistas en la que la estructura de costos se usa sólo de manera referencial pero que no determina las tarifas finales consecuentemente no es adecuada.



Tabla 19

Tarifas integradas al sistema

Empresa	No integrada	%	Integrada	%
RTI 01 Transportes Saylla SAC	1	11%	0	0%
RTI 02 Transportes Santa Cruz SAC	1	11%	0	0%
RTI 04 Transportes Pachacutec SAC	1	11%	0	0%
RTI 05 Transportes León de San Jerónimo	1	11%	0	0%
RTI 06 Transportes Señor del Huerto SA	1	11%	0	0%
RTI 07 Transportes Nuevo Mirador SAC	1	11%	0	0%
RTI 08 Transportes Cristo Blanco SAC	1	11%	0	0%
RTI 09 Transportes Los Leones SAC	1	11%	0	0%
RTI 10 Transportes Señor del Cabildo SAC	1	11%	0	0%
	9	100%	0	0%

Análisis y comentarios: Se determina que las tarifas cobradas son realizadas por cada unidad vehicular y que no existe ningún tipo de integración al interior de las empresas en estudio, es decir el 100% de los ingresos son gestionados por cada propietario o titular de las unidades vehiculares; los conceptos pagados por el servicio prestado bajo la denominación de tarifa se consideran en tres niveles, entero, medio y escolar y son de exclusiva aplicación al viaje realizado no permitiendo rembarque o viajes adicionales.



Tabla 20

Recaudo electrónico-Global

Empresa	Troncales	%	Alimentadoras	%
RTI 01 Transportes Saylla SA	1	11	0	0
RTI 02 Transportes Santa Cruz AS	1	11	0	0
RTI 04 Transportes Pachacutec SA	1	11	0	0
RTI 05 Transportes León	1	11	0	0
RTI 06 Transportes Señor del Huerto SA	1	11	0	0
RTI 07 Transportes Nuevo Mirador SA	1	11	0	0
RTI 08 Transportes Cristo Blanco SA	1	11	0	0
RTI 09 Transportes Los Leones SA	1	11	0	0
RTI 10 Transportes Señor el Cabildo SA	1	11	0	0
	9	100	0	0

Análisis y comentarios: Se ha podido establecer que en un 100% de los casos no existe un adecuado recaudo por los servicios prestados, manteniéndose un recaudo artesanal establecido al interior de cada empresa y cada vehículo es decir no existe una caja centralizada que permita administrara los recursos siendo estos efectuados por cada propietario por lo que no se dan las condiciones para lograr establecer un sistema de recaudo electrónico que permita disminuir los costos del servicio así como mejorar la administración y condiciones del mismo.



OBJETIVO ESPECÍFICO C) conocer si existe integración en la infraestructura del sistema de transporte urbano en la ciudad del Cusco, periodo 2019.

Tabla 21

Control de frecuencia del servicio

Empresa	Empresa	%	Otra entidad	%
RTI 01 Transportes Saylla SAC	1	11%	0	0%
RTI 02 Transportes Santa Cruz SAC	1	11%	0	0%
RTI 04 Transportes Pachacutec SAC	1	11%	0	0%
RTI 05 Transportes León de San Jerónimo	1	11%	0	0%
RTI 06 Transportes Señor del Huerto SA	1	11%	0	0%
RTI 07 Transportes Nuevo Mirador SAC	1	11%	0	0%
RTI 08 Transportes Cristo Blanco SAC	1	11%	0	0%
RTI 09 Transportes Los Leones SAC	1	11%	0	0%
RTI 10 Transportes Señor del Cabildo SAC	1	11%	0	0%
	9	100%	0	0%

Análisis y comentarios: El servicio respecto a sus condiciones básicas de calidad está bajo control de las empresas en relación a sus socios que son quienes prestan el servicio en un 100% de los casos las empresas son las que mantienen el control administrativo de la ruta y su operación en base a reglamentos internos ; la participación de otras entidades como la administración municipal se limita a verificar la existencia del servicio no teniendo injerencia directa en la gestión operativa del servicio.



Tabla 22

Vehículos marca uniforme

Empresa	Gestiona	%	financia	%
RTI 01 Transportes Saylla SA	1	11	0	0
RTI 02 Transportes Santa Cruz SA	1	11	0	0
RTI 04 Transportes Pachacutec SA	1	11	0	0
RTI 05 Transportes León de San Jerónimo	1	11	0	0
RTI 06 Transportes Señor del Huerto SA	1	11	0	0
RTI 07 Transportes Nuevo Mirador SA	1	11	0	0
RTI 08 Transportes Cristo Blanco SA	1	11	0	0
RTI 09 Transportes Los Leones SA	1	11	0	0
RTI 10 Transportes Señor del Cabildo SA	1	11	0	0
	9	100	0	0

Análisis y comentarios: Un sistema integrado de transporte requiere contar con herramientas operativas que le permitan disminuir los costos incurridos bajo la denominada economía de escala; es decir al mantener una marca de vehículo uniforme ejerce mayor control sobre los costes incurridos pudiendo negociar y mantener stock de repuestos y suministros acorde a las cantidades requeridas bajo un sistema de inventarios, este hecho no se presenta en las empresas en servicio estableciéndose que al interior de cada empresa existen hasta 3 tipos de unidades vehiculares las cuales incluso varían de modelo y motor.



Tabla 23

Empresa y tipo de ruta

Empresa	Troncales	%	Alimentadoras	%
RTI 01 Transportes Saylla SAC	1	11	0	0
RTI 02 Transportes Santa Cruz SAC	1	11	0	0
RTI 04 Transportes Pachacutec SAC	1	11	0	0
RTI 05 Transportes León de San Jeróni	1	11	0	0
RTI 06 Transportes Señor del Huerto S.	1	11	0	0
RTI 07 Transportes Nuevo Mirador SA	1	11	0	0
RTI 08 Transportes Cristo Blanco SAC	1	11	0	0
RTI 09 Transportes Los Leones SAC	1	11	0	0
RTI 10 Transportes Señor del Cabildo S	1	11	0	0
	9	100	0	0

Análisis y comentarios: Los sistemas integrado de transporte buscan optimizar la administración de la infraestructura de transporte, para lo cual integran rutas troncales de uso rápido las mismas que cuentan con rutas alimentadoras que trasladan a los usuarios hacia estas integrando una sola tarifa por este servicio; en la ciudad del Cuso no se ha establecido las condiciones para este tipo de servicio, se ha podido determinar que en el caso de las empresas de transporte existe una sobre posición hasta en un 80% en un solo corredor establecido a través de la avenida de la cultura lo que genera que se saturan las vías utilizadas y que no se regule adecuadamente el servicio existiendo una permanente lucha por los pasajeros lo que atenta contra la seguridad del serviio y las condiciones del mismo.



CAPITULO V

DISCUSIÓN

5.1 Descripción de hallazgos más importantes y relevantes

Nuestra investigación ha podido determinar que en la ciudad del Cusco no existe un sistema adecuadamente estructurado; si bien es una de las pocas ciudades en el país que ha cumplido con concesionar las rutas de servicio urbano conforme lo establece el D.S 016-2009-MTC este proceso ha sido llevado de manera inadecuada pues la forma en que se presta el servicio es de manera inadecuada y únicamente ha favorecido a aquellos sectores vinculados al servicio que lo explotan sin mantener o establecer condiciones de calidad, hecho que se puede apreciar en forma diaria en todos los sectores donde existe el servicio que se caracteriza por la sobre posición de rutas y niveles bajos de calidad del mismo, podemos señalar que no existe una política por parte de la administración municipal para establecer las condiciones de un sistema integrado de transporte .

Respecto a la integración operativa se ha podido determinar que las empresas de transporte han generado condiciones en las cuales el servicio de transporte a sido delegado a los propietarios o titulares de las unidades vehiculares no existiendo una integración en la operatividad de las empresas; los ingresos no son controlados adecuadamente a través de una caja centralizada de igual forma sucede con los egresos o costos de mantener el servicio; ambos son administrados directamente por cada propietario por lo que no se puede establecer una adecuada estructura de



costos que pueda permitir la consecuente determinación de tarifas conforme a los servicios prestados; esta administración es realizada de manera exclusiva por cada propietario de unidad vehicular.

No se presentan condiciones para establecer una integración tarifaria al existir una administración individual de los recursos; base para la implantación del sistema tarifario integrado es la centralización de ingresos, consecuentemente la investigación permite señalar que las tarifas cobradas no son adecuadamente establecidas de manera técnica y por las condiciones del servicio se trata de una negociación entre los actores del mismo primando la fijación por parte de los usuarios que regulan la misma sin considerar los costos incurridos; sin embargo por los niveles de informalidad esta no incurre en los gastos y costos que significa la misma por lo que bajo estos parámetros en condiciones ceteris paribus existe rentabilidad del servicio de manera individual más no se presenta de incurrir en todos los costos que representa el servicio formal; una integración tarifaria requiere de un sistema formal que establezca un adecuado uso de la infraestructura a través de rutas troncales y alimentadoras integradas empresarialmente, condiciones que no se presentan en el sistema de transporte actual en la ciudad del Cusco.

NO existe un adecuado uso de la infraestructura vial; la administración municipal ha diseñado un sistema basado en estudios de origen y destino así como un plan articulador que ha todas luces ha fracasado; existe un servicio basado en concesión de rutas para su explotación; no se utiliza adecuadamente la infraestructura vial de la ciudad que por sus características requiere un diseño especial de servicio masivo de pasajeros; se mantienen rutas de transporte diseñadas para la explotación del servicio donde se caracteriza la sobre posición hasta en un 80% de las rutas estudiadas denominadas interurbanas; asimismo no existe administración formal al interior de cada empresa, estas se han constituido en afiliadoras de vehículos para prestar el servicio; no existe una



adecuada organización del servicio habiéndose implantado una administración individual sobre cada unidad en lo referente a todos los recursos económicos y humanos involucrados.

Las condiciones en que se desarrolla el servicio no garantizan el establecimiento de un sistema integrado empresarial que disminuya los costes incurridos, así como mejore las condiciones del servicio.

5.2 Limitaciones del estudio.

Las limitaciones del estudio se dieron en el bajo nivel de información contable con que cuentan las empresas de transporte producto de la forma de gestión empresarial, hecho que fue superado por la aplicación de técnicas de investigación relacionada a la revisión documentaria de otras entidades como son la SUNARP; SUNAT y la aplicación de las técnicas de observación en el campo de la forma en que se desarrolla el servicio.

5.3 Comparación crítica con la literatura.

En la Tesis. “Optimización del sistema trolebús de Quito” en el año 2011 (López & Lozano, 2011) **cuyo objetivo fue** analizar y presentar alternativas para la mejora del sistema de transporte en trolebús en la ciudad de Quito; llegando a **la conclusión** que con el objetivo de disminuir el impacto financiero del proyecto se deben aplicar medidas para controlar el pago de la tarifa de usuarios, especialmente los usuarios de tarifa reducida, esto se puede lograr aplicando la obligatoriedad del uso del medio de pago electrónico para este tipo de usuarios, esto permitirá incrementar el valor de la tarifa equivalente en el sistema. Se requiere mejorar el nivel de servicio del sistema puesto que esto permitirá incrementar la demanda atendida; podemos señalar que nuestra investigación establece que la aplicación de pago electrónico solo es factible en un sistema integrado de transporte con condiciones y características de formalidad, En contraste, nuestra



investigación permitió conocer que esto no se produce en la ciudad del Cusco bajo la forma del actual sistema por lo que la aplicación de este modo de cobro tarifario no es de posible aplicación al no darse las condiciones de integración del servicio a través de rutas troncales y alimentadoras así como servicio integrado empresarialmente..

En la Tesis: “Modelación de sistemas de transporte terrestre aplicado al ordenamiento vial y planes de movilidad Paracantones del Ecuador medianos y pequeños con menos de 500,000 habitantes: estudio de caso, ciudad de Cuenca. en el año 2015 (Quezada, 2016)

Investigación que tiene como objetivo proponer la modelación del sistema de transporte, para lo cual considera en primer lugar que se deben tener claros los fines que se pretenden alcanzar, en función de los mismos se elegirán las variables que permitan plasmar la realidad en la modelación, ya que un exceso de variables puede significar un gasto de recursos innecesarios al complicar el proceso y por otro lado pocas variables pueden generar un modelo alejado a la realidad de la ciudad, hay que tomar en cuenta que el modelo debe cumplir con ciertas condiciones básicas: Los procesos de modelación deben ser lógicos, de tal manera que los resultados obtenidos sean coherentes con la realidad que se está estudiando, por ejemplo un cambio en el Sistema de Actividades cambiará la demanda en el Sistema de Transporte. en nuestra investigación establecemos que la decisión de la autoridad que administra el servicio no se canaliza adecuadamente por lo que no existe una clara conciencia de lo que significa tener un servicio que preste condiciones de calidad y se ha renunciado a formular uno de carácter integrado, que requiere partir de sincerar su funcionamiento a través de organizaciones empresariales formales y no las que ofertan el servicio en la actualidad.



En la tesis “Análisis, diseño e implementación de un sistema de información para la administración de horarios y rutas en empresas de transporte público” Formulada por Giancarlo Borjas Giraldo Pontificia Universidad Católica de Lima ,2013 (Borja, 2013)

El mencionado trabajo tiene como **objetivo** el análisis diseño e implementación de un sistema para la mejora del servicio urbano de pasajeros relacionado a los horarios y frecuencias del servicio; **conclusiones:** “La presente solución tecnológica asume el cumplimiento de la reglamentación existente referida al tránsito vial. Si bien actualmente no se da de manera estricta, ese es un objetivo pendiente que se debe cumplir. Un ejemplo de que se puede llevar a cabo una mejor organización de las vías y de los paraderos con el fin de un correcto uso del sistema de transporte público, es el Metropolitano (inaugurado el 2010), el Metro de Lima (tren eléctrico, inaugurado el presente año), las reformas implantadas en las ordenanzas municipales, el Plan Regulador de Rutas, entre otras. Con el presente sistema de información Web, solo se plantea administrar óptimamente los datos de las rutas y de los horarios, con el fin de poder unificarla y utilizarla para mejorar el servicio del sistema de transporte en Lima Metropolitana, pero no se busca implementar infraestructura, o un sistema integral de transporte tal como es el caso del Metropolitano; nuestra investigación coincide en el hecho de que contar con un sistema integrado permite una mejor fluidez del servicio disminuye los costes incurridos y ahorra horas hombre en el traslado, considera que el sistema integrado brinda condiciones de calidad medibles.

5.4 Implicancias de estudio.

El sistema de transporte urbano de pasajeros constituye uno de los servicios que moviliza la economía de la región facilitando el acceso de los pobladores a los diferentes centros de labor diaria o cubriendo las necesidades de traslado por diversos motivos; la presente



investigación tiene importancia e implicancias en razón de que concluye señalando que el actual sistema carece de condiciones de calidad y no es sostenible en el tiempo; se requiere reflexionar y efectuar nuevos estudios que permitan establecer un sistema integrado de transporte que sea duradero en el tiempo basado en un adecuado uso de la infraestructura vial a través de corredores viales tanto alimentadores como troncales que unan la ciudad; sistema que permitirá contar y establecer un sistema tarifario que cubra los costos de operación y se administre formalmente; establecidas estas condiciones en una ciudad de las características y condiciones viales del Cusco y su población se podrá aplicar economías de escala, se mejoran los servicios y se tiene la satisfacción de los usuarios; al mismo tiempo se formaliza la actividad y se mejoran las condiciones de vida de los colaboradores vinculados a la actividad.



CONCLUSIONES

Primera: El sistema de transporte urbano de pasajeros en la ciudad del Cusco no tiene una adecuada integración operativa, de infraestructura vial y de transporte, ni tarifaria; es operado por empresas concesionarias que afilian vehículos para que estos cumplan con prestar el servicio licitado, no existe integración a nivel interno de las organizaciones empresariales ni integración a nivel externo entre las empresas concesionarias, la administración municipal y entidades de control y gestión de la infraestructura vial.

Segunda: No existe una integración operativa del servicio; la administración municipal ha concesionado las rutas a empresas que prestan servicio a través de operadores afiliados que son propietarios de las unidades vehiculares en servicio quienes gestionan a nivel financiero, laboral y económico el servicio siendo ajenos a la formalidad; no existe un adecuado registro contable de las operaciones que permita contar con información de gestión para la toma de decisiones; por lo que al no tenerse una adecuada organización sistémica empresarial no existe integración operativa.

Tercera: No se evidencia una integración tarifaria, cada empresa fija su tarifa y controla la misma regulada por el mercado sin considerar los costes incurridos; existe una fijación de tarifas basada en el precio de la competencia el cual es determinado por el público usuario acorde a la situación económica del país y no a las condiciones y calidad necesarias para establecer un servicio eficiente y eficaz.

Cuarta: La infraestructura vial y de transporte no es adecuadamente gestionada; existen rutas en sobre posición que generan congestión y retraso del servicio, no se ha previsto establecer



rutas troncales y alimentadoras; las empresas ofertan vehículos de diferentes marcas y condiciones lo que genera sobrecostos de mantenimiento y renovación.



RECOMENDACIONES

Primera: A la administración municipal se le recomienda desarrollar un nuevo plan de gestión de rutas con un servicio integrado a los niveles operativo, de infraestructura y de tarifas, basado en un sistema empresarial integrado con un nuevo diseño de rutas que deben estructurarse como vis troncales y alimentadoras.

Segunda: Se recomienda a la administración municipal que con motivo de un nuevo proceso de licitación de rutas a partir del año 2024, debe de exigirse y establecer condiciones de acceso de empresas formales que de manera consorciada pasen a prestar el servicio a través de una integración operativa, de infraestructura y de tarifas que garanticen la calidad del servicio y su sostenibilidad.

Tercera: La municipalidad provincial del Cusco, debe efectuar la elaboración de un plan de desarrollo del sistema integrado de transporte que considere una integración tarifaria que permita una gestión económica y financiera oportuna y eficiente para garantizar la liquidez y rentabilidad de los inversionistas y tarifas justas acorde a los costes incurridos que den sostenibilidad al servicio.

Cuarta: La administración municipal se le recomienda que priorice el adecuado uso de la infraestructura vial estableciendo rutas troncales y alimentadoras con paraderos de servicio técnicamente localizados, para lo cual se recomienda el desarrollo de un nuevo plan integrado de rutas para el proceso de concesión del año 2024; sistema que debe contemplar en su desarrollo y ejecución la participación de la administración municipal, los inversionistas y usuarios con integración de las autoridades de control y fiscalización, SUNAT, SUNAFIL



Matriz de Consistencia

		<u>Variable</u>	<u>Indicador</u>	Metodología
<p>Problema general ¿Tiene la ciudad del Cusco un sistema de transporte urbano adecuadamente integrado, en el periodo 2019?</p>	<p>Objetivo general Determinar si el sistema de transporte urbano en la ciudad del Cusco, se halla adecuadamente integrado, en el periodo 2019</p>		<p>Organización Gestión contable Gestión financiera</p>	<p>Tipo: básica Enfoque: Cuantitativa Alcance : descriptivo</p>
<p>Problemas específicos a) ¿Existe integración operativa en el sistema de transporte urbano en la ciudad del Cusco, periodo 2019? b) ¿Existe integración tarifaria en el sistema de transporte urbano en la ciudad del Cusco, periodo 2019? c) ¿Existe integración en la infraestructura del sistema de transporte urbano en la ciudad del Cusco, periodo 2019?</p>	<p>Objetivos específicos a) Describir si existe integración operativa en el sistema de transporte urbano en la ciudad del Cusco, periodo 2019. b) Determinar si existe integración tarifaria en el sistema de transporte urbano en la ciudad del Cusco, periodo 2019. c) Determinar si existe integración en la infraestructura del sistema de transporte urbano en la ciudad del Cusco, periodo 2019.</p>	<p>Sistema integrado de transporte</p>	<p>Viajes Costes</p> <p>Vehículos Paraderos Rutas troncales Rutas alimentadoras</p>	<p>Diseño: no experimental</p>



Matriz de instrumentos

Variable	Dimensiones	Items	Peso
Sistema integrado de transporte		3	100%
	Integración tarifaria	3	
	Integración de infraestructura	2	
	Integración de operación	2	



Bibliografía

- Bonilla, H. (2006). Obtenido de Análisis del sistema de transporte público en la ciudad de Huancayo” (tesis pregrado): https://www.google.com.pe/?gfe_rd=cr&ei=zp50WZLnE8a_-wXso7rwDQ&gws_rd=ssl#q=tesis+de+sistemas+de+transporte+peru
- Borja, G. (2013). *Análisis, diseño e implementación de un sistema de información para la administración de horarios y rutas en empresas de transporte público” (tesis pregrado)*. Lima: PUCP.
- Hernandez Sampieri, R., Fernandez Collado, & Baptista, L. (2010). *Metologia de la investigacion*.
- Hernandez Sampieri, R., Fernandez Collado, & Baptista, L. (2014). *Metologia de la investigacion*.
- lanacion. (2017). *lanacion.com*. Obtenido de lanacion.com: <http://www.lanacion.com.ar/1063450-curitiba-un-icono-del-transporte-publico>
- López, R. E., & Lozano, R. D. (2011). *OPTIMIZACIÓN DEL SISTEMA TROLEBÚS DE QUITO*. Recuperado el 02 de febrero de 2019, de <http://repositorio.puce.edu.ec/bitstream/handle/22000/12763/tesis%20maestria%20optimizaci%C3%B3n%20del%20Sistema%20Troleb%C3%BA%20de%20Quito.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Movilidad.org. (2019). *movilidadamable.org*. Obtenido de [movilidadamable.org](http://www.movilidadamable.org/sistema-integrado-de-transporte): <http://www.movilidadamable.org/sistema-integrado-de-transporte>
- Quezada, M. (2016). *“Modelación de sistemas de transporte terrestre aplicado al ordenamiento vial y planes de movilidad paracantones del ecuador medianos y pequeños con menos de 500,000 habitantes: estudio de caso, ciudad de Cuenca (tesis pregrado)*. Obtenido de <http://repositorio.puce.edu.ec/handle/22000/11935>
- SAMPIERI, R. H. (2014). *METODOLOGIA DE LA INVESTIGACION*. SEXTA EDICION.



Wikipedia. (2016). *wikipedia.org/wiki/Sistema_Integrado_de_Transporte_de_Lima*. Obtenido de

https://es.wikipedia.org/wiki/Sistema_Integrado_de_Transporte_de_Lima

wikipedia.org. (2018). *wikipedia.org*. Obtenido de wikipedia.org:

<https://es.wikipedia.org/wiki/Transporte>