Reconocimiento-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional

Esta licencia permite a otras combinar, retocar, y crear a partir de su obra de forma no comercial, siempre y cuando den crédito y licencia a nuevas creaciones bajo los mismos términos.

http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0

EVALUACION DE ORIGINALIDAD

CONSTANCIA

El que suscribe, deja constancia que se ha realizado el análisis con el software de verificación de similitud al **BORRADOR DE TESIS** cuyo título es:

"LA GESTIÓN ADMINISTRATIVA Y SU INFLUENCIA EN LA REGULACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN EL DISTRITO DE ICA"

Presentado por:

HERNÁNDEZ QUINTANILLA JUAN DAVID

De la **MAESTRÍA EN ADMINISTRACIÓN MENCIÓN GESTIÓN EMPRESARIAL.**

Que, se ha recibido del operador del programa informático evaluador de originalidad de la Escuela de Posgrado de la UNICA, el informe automatizado de originalidad, el mismo que concluye de la siguiente manera:

El documento de investigación APRUEBA los criterios de originalidad con un porcentaje de similitud de 20%.

Para dar fe, se adjunta al presente el reporte de similitud de las bases de datos de iThenticate. En Ica 09 de noviembre de 2023

Atentamente

UNIVERSIDAD NACIONAL "SAN LUIS GONZAGA"
ESCUELA DE POSGRADO

Dr. LUIS ALBERTO PECHO TATAJE
Director (e)

UNIVERSIDAD NACIONAL "SAN LUIS GONZAGA"DE ICA

ESCUELA DE POSGRADO

MAESTRIA EN ADMINISTRACIÓN

MENCIÓN: GESTIÓN EMPRESARIAL

TESIS

"LA GESTIÓN ADMINISTRATIVA Y SU INFLUENCIA EN LA REGULACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN EL DISTRITO DE ICA"

PARA OBTENER GRADO ACADÉMICO DE MAESTRO

AUTOR

HERNÁNDEZ QUINTANILLA, JUAN DAVID

ASESOR

Dr. Vicente Hipólito Ecos Quintanilla

ICA - PERÚ

2017

DEDICATORIA

A Dios: por permitirme tener la fuerza para terminar mi carrera.

A mis padres: por su esfuerzo en concederme la oportunidad de estudiar y por su constante apoyo a lo largo de mi vida.

A mi esposa: por sus consejos, paciencia y toda la ayuda que me brindo para concluir mis estudios.

A mis hijos: Por ser la razón de mí existir sin ellos las fuerzas de levantarme cada día para ser mejor persona no sería una realidad, gracias, Yahaira, Sofía, Rodrigo y Marcelo por existir**.**

A mi hermano: Por el apoyo incondicional

AGRADECIMIENTO

Gracias a mi familia, a mis padres, mi esposa y a mi hermano, porque con ellos comparto momentos felices, que guardo en el recuerdo y es un aliento para seguir adelante.

Con todo mi cariño y mi amor para las personas que hicieron todo en la vida para que yo pudiera lograr mis sueños, por motivarme y darme la mano cuando sentía que el camino se terminaba, a ustedes por siempre mi corazón y mi agradecimiento.

ÍNDICE

PAG

Carátula I

Dedicatoria II

Agradecimiento III

Declaratoria de autenticidad IV

Índice V

- Índice de contenidos 11
- Índice de tablas 41
- Índice de figuras 51

Resumen (español e inglés) VI

Abstrac VII

CUERPO DEL INFORME FINAL

INTRODUCCION

CAPÍTULO I.- MARCO TEÓRICO

1.1 Antecedentes 11

1.2 Bases Teóricas 15

1.3 Marco Conceptual 21

1.4 Marco Legal 28

CAPÍTULO II.- PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

2.1 Situación Problemática 30

2.2 Formulación del Problema 37

2.2.1 Problema general 37

2.2.2 Problemas específicos 37

2.3 Justificación e Importancia de la Investigación 37

2.4 Objetivos de la Investigación 38

2.4.1 Objetivo general 38

2.4.2 Objetivos específicos 38

2.5 Hipótesis de la Investigación 39

2.5.1 Hipótesis general 39
2.5.2 Hipótesis especificas 39
2.6 Variables de la Investigación 40
2.6.2 Variables 40
2.6.3 Operacionalización de variables 40

CAPÍTULO III.- METODOLOGIA DE LA INVESTIGACIÓN – MOSTRANDO DATOS EN TABLAS

3.1 Tipo, Nivel y Diseño de Investigación 41
3.1.1 Tipo de investigación 41
3.2. Población y Muestra 42

CAPÍTULO IV.- TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE INVESTIGACIÓN

4.1 Técnicas de Recolección de Datos 44
4.2 Instrumento de Recolección de Datos 45
4.3 Técnicas de procesamiento, análisis e Interpretación de resultados. 46

CAPÍTULO V.- CONTRASTACIÓN DE HIPÓTESIS

5.1 Validación de la Hipótesis 47

CAPÍTULO VI. - PRESENTACION, INTERPRETACION Y DISCUSION DE RESULTADOS – MOSTRANDO DATOS EN FIGURAS

6.1 Situación actual del transporte en la ciudad de Ica 51
6.2 Discusión de resultados 66

Conclusiones 75
Recomendaciones 76
Fuentes de información 77
Anexo 78

RESUMEN

El propósito de esta investigación estuvo dirigido a determinar “plan regulador de rutas de transporte público y ordenamiento en el distrito de Ica 2017. De acuerdo con la metodología utilizada, la investigación es de tipo descriptivo, de diseño no experimental transversal y de campo. La población estuvo conformada por un total de Trabajadores que laboran en el área de transportes (Consejo Provincial de Ica y Ministerio de Transportes y La Región de Ica); se consideró una muestra, La técnica de recolección de datos fue la encuesta mediante la aplicación de un cuestionario conformado en su versión final por 10 ítems con cinco alternativas de respuesta, a saber: siempre, casi siempre, algunas veces, casi nunca, nunca. Este cuestionario fue evaluado a través de un proceso de validación de contenido mediante la técnica de validación de juicio de expertos, posteriormente, se realizó el cálculo de confiabilidad mediante la aplicación de Chi cuadrado. Los resultados obtenidos permitieron concluir que existe un plan regulador de rutas de transporte público y propuesta de ordenamiento en el distrito de Ica

Palabras Clave: Plan regulador de rutas, ordenamiento de rutas

. .

ABSTRACT

The purpose of this research was to determine "a plan for the regulation of public transportation routes and ordering in the district of Ica 2017. According to the methodology used, the research is descriptive, non-experimental transversal and field design. The population was made up of a total Workers working in the area of transport (Provincial Council of Ica and Ministry of Transport and the Region of Ica); was considered a sample. The technique of data collection was the survey through the application of a questionnaire conformed in its final version by 10 items with five alternative answers, namely: always, almost always, sometimes, almost never, never. This questionnaire was evaluated through a process of validation of content using the technique of validation of expert judgment, after which, the calculation of reliability was performed by the application of Chi square. The obtained results allowed to conclude that exists a plan regulator of routes of public transport and proposal of ordering in the district of Ica.

Key words: Route regulating plan, route planning

MAESTRÍA EN GESTIÓN EMPRESARIAL

TITULO

“LA GESTIÓN ADMINISTRATIVA Y SU INFLUENCIA EN LA REGULACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN EL DISTRITO DE ICA”

AUTOR

HERNÁNDEZ QUINTANILLA JUAN DAVID

ASESOR ACADÉMICO:

DR. VICENTE ECOS QUINTANILLA

INTRODUCCIÓN

El transporte es un medio de traslado de personas o bienes desde un lugar hasta otro. Esto genera una actividad económica, que está al servicio del interés público y que incluye todos los medios e infraestructuras implicadas en el movimiento de personas y bienes. Como en todo el mundo. Los servicios de transporte público buscan la satisfacción de movilidad y eficiencia del sistema en el ahorro de horas – hombre, horas - máquina, mejoramiento de la calidad de vida de la población, disminución de la contaminación ambiental y sonora, para lo cual el proyecto a cargo identificará la red vial actual, los movimientos y deseos de viajes de los usuarios del transporte urbano en la provincia, y propondrá la regulación de la oferta e implementación de rutas para satisfacer la demanda de viajes de la ciudad. El modelo de transporte propuesto buscará lograr un adecuado equilibrio entre la demanda y la oferta, considerando a los actuales operadores del servicio, además de un progresivo proceso de implementación para mitigar cualquier tipo de impacto, considerando la proyección del estudio hasta el año 2022. Cabe mencionar que la implementación del Plan Regulador de Rutas no es la solución integral al problema del transporte, debido a que existen otros factores que influyen en el mismo como por ejemplo: infraestructura vial con una adecuada señalización horizontal, vertical y la red de semafórica y sus adecuados tiempos de ciclos y sincronización, sentido de tránsito, conservación de las vías; regulación del sistema de transporte de taxis independientes y de empresa, asimismo del servicio especial de vehículos menores, sistema efectivo de fiscalización del servicio y del tránsito, implementación de un programa permanente y sostenible para la Educación Vial tanto para los transportistas como para los peatones, racionalización de los demás sistemas de transportes entre los cuales tenemos el de carga y transporte interprovincial así como sus respectivos terminales. La Municipalidad Provincial de Ica es consciente de estos problemas y de la necesidad de solucionarlos en el más corto plazo, por eso se ha iniciado este proceso con la elaboración del Plan Regulador de Rutas materia del presente Estudio que contribuirá a establecer parámetros operacionales del sistema de rutas de transporte para una adecuada y efectiva transportación de las personas que residen en esta ciudad.

ESTRATEGIA METODOLOGICA

CAPÍTULO I

MARCO TEÓRICO

1.1 ANTECEDENTES

El Reglamento Nacional de Administración de Transportes es uno de los reglamentos nacionales derivados de la Ley Nº 27181 - Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre; que se dio el 08-10-1999 y 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;

Entre algunos antecedentes encontrados tenemos:

A) Internacionales:

1.- Silva Aparicio Liliana (2010). “EL IMPACTO DEL TRANSPORTE EN EL ORDENAMIENTO DE LA CIUDAD: EL CASO DE TRANSMILENIO EN BOGOTÁ”. Transporte y Servicios Públicos Domiciliarios- Bogotá- Colombia. Concluye

El sistema de transporte de la ciudad tiende a reforzar un reiterado patrón de desarrollo urbano, marcado por la polarización de la accesibilidad y la segregación de los usos. Este efecto pone en evidencia la disparidad entre la planeación de dos importantes componentes de la estructura urbana, como consecuencia de un

sistema de planeación sectorizado que se ve incapacitado para articular los diferentes sistemas que componen la estructura funcional del territorio. El organismo que debería ejercer estas funciones, la Secretaría de Planeación Distrital, ha quedado prácticamente relegado a ser un ente generador de norma urbana. El STM tiene un gran potencial que le permitiría ser un instrumento de apoyo en los procesos de transformación urbana que buscan equilibrar y consolidar el desarrollo de las áreas urbanas menos consolidadas y con problemas de orden territorial. Pero de continuar en la ciudad la tendencia hacia una planificación sectorizada, poco provecho se puede sacar de tal potencial; aún peor, el alcance de un modelo de ordenamiento como el actual se vislumbra muy distante.

2.- Jorge Andrés Castro Rivera TRANSPORTE PÚBLICO SOSTENIBLE EN LA CIUDAD DE CÓRDOBA, ARGENTINA- Universidad Nacional de Córdoba; Concluye:

La propuesta del trabajo de investigación pretende contribuir en la construcción de un transporte sostenible para la ciudad de Córdoba a través de la evaluación de la aplicabilidad de un modelo valorado desde la Evaluación Ambiental Estratégica. Se busca valorar las políticas existentes en materia de transporte y su interrelación con las políticas sociales y económicas de la ciudad, con el fin de verificar la situación a nivel estratégico, es decir su proyección en el tiempo y en el espacio. El estudio de caso escogido es la ciudad de Córdoba, Argentina, cuya dinámica urbana, estructura y sistema de transporte, si bien con similitudes a las ciudades de la región, tiene su particularidad, que la hacen relevante de interés para una evaluación de aplicabilidad de alternativas de transporte sostenible

3.- Arturs Danilovs (2012) “TRANSPORTE MASIVO EN CALI: MEJORAMIENTO DE LAS PRÁCTICAS REALES DE LOS USUARIOS DEL MIO”. Universidad Nacional de Colombia Facultad de Ingeniería Bogotá, Colombia; concluye:

La gran mayoría de los problemas provienen de los siguientes factores determinantes:

Hace falta la participación y control por parte de todos los actores en la ciudad.

No existen las asociaciones que representen los intereses de la comunidad con respecto al transporte masivo, aún más, que tengan el poder de algún tipo de intervención. Hace falta la coordinación entre las entidades regulatorias. Las diferentes entidades en vez de realizar un trabajo coordinado con el fin de lograr un objetivo se acostumbran a responsabilizar a las otras partes involucradas.

El público general no tiene un acceso a la información y estadística. Cuando el autor estaba realizando la investigación, no tuvo el acceso a la información ni a través del sitio web oficial, ni a través de las visitas personales a Metro Cali S.A.

Las decisiones se hacen sin evaluar sus posibles implicaciones. Hace falta realizar consultas a otros actores del sistema, acerca de los impactos que cada decisión pueda generar (como por ejemplo el caso de los paneles azules.

No existe la continuidad en las políticas públicas. La ciudad no establece los procesos necesarios para garantizar la continuidad de las políticas para el mediano y largo plazo. En la mayoría de los casos la llegada de un alcalde nuevo significa que los programas anteriores se abandonan, sin tener en cuenta el estado de ejecución que lleve cada uno de los proyectos que los componen.

B) Nacionales

Yachiyo Engine E Ring CO (2016). “PLAN MAESTRO DE TRANSPORTE URBANO. - PARA EL ÁREA METROPOLITANA DE LIMA Y CALLAO EN LA REPÚBLICA DEL PERÚ”. Concluye

La implementación del Plan Maestro de acuerdo a lo planeado mitigará el impacto negativo de acuerdo al creciente volumen del tránsito y mejorará la movilidad de las personas.

Consejo Nacional de Seguridad Vial (2015). “FORMULACIÓN DEL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL DEL PERÚ 2015-2024”- secretaria técnica del Consejo Nacional de Seguridad Vial Lima - Perú

Bonilla Benio Héctor Edgar (2006). “ANÁLISIS DEL SISTEMA DE TRANSPÓRTE PÚBLICO EN LA CIUDAD DE HUANCAYO” Facultad de Ciencias de la Ingeniería, Pontificia Universidad Católica del Perú, Concluye

El crecimiento de la población de Huancayo, del orden de 5.4%, tal como lo mostrará el plan Director Municipal fue un factor importante en los últimos 10 años para la expansión de la ciudad como para el crecimiento del transporte público

Desde el año 1990, la Municipalidad Provincial de Huancayo ha venido expidiendo normas municipales como decretos de alcaldía y ordenanzas, que ayudaron a solucionar sólo parcialmente el problema de la parte administrativa

El plan Director Municipal está claramente definido para un modelo de ciudad sectorizada en la cual, el equipamiento urbano y los servicios deben estar sectorizados y ubicados a lo largo de la ciudad.

Este modelo sectorizado solo incrementaría el problema latente de transporte público pues crecerá el número de viajes y el problema de contaminación ambiental y acústica existente.

1.2 BASES TEÓRICAS

1.2.1 Teoría de la Planificación

Cuando en una ciudad se plantean actuaciones viales, estas deben ir encaminadas a fomentar el uso del transporte público y hacer más atractiva la ciudad para el peatón. Se debe desincentivar el uso del automóvil particular en favor del transporte público, o generaremos lo que se conoce como tráfico inducido.

Para ello se debe comenzar con tener un transporte público de calidad, accesible, seguro y limpio y un sistema interconectado de modos de transporte que facilite los viajes urbanos de los ciudadanos.

Las actuaciones que favorecen al peatón hacen que el tránsito sea más pausado y controlado. Si en una vía urbana los vehículos van a demasiada velocidad, debemos reducir el ancho de carril y poner pasos de peatones seguros, como primera actuación. De esta manera el tránsito vehicular es mucho más controlado, se evitan accidentes, peatones cruzando indebidamente y la velocidad media de la vía se reduce considerablemente. Con estas medidas conseguimos reducir la congestión, aunque a priori pudiera parecer lo contrario.

Cuando las actuaciones son en sentido opuesto, es decir, pensando en los vehículos, ocurre el efecto contrario. Cuando se crean nuevas vías, rutas rápidas o se piensa en incrementar el espacio para que los autos circulen mejor, no se resuelve el problema del tráfico, solamente lo inducen.

1.2.2 Teoría de las organizaciones

El transporte público en el Distrito de Ica radica, en que las empresas de transporte público (mototaxi, taxi, colectivos, servicio urbano, movilidad escolar y transporte de personal) no tienen ninguna organización fuerte, sino que desarrollan su trabajo como simples

administradores de vehículos por esto, el servicio queda en manos del conductor o el propietario quienes se ponen una tarifa sin interesarles demasiado el servicio.

Otro de los inconvenientes es que no se tiene idea de las rutas aprobadas, no existe archivo y por esto a nadie se le podía exigir el cumplimiento de una ruta porque no se sabe cuál es.

No se cuenta con un comité de transporte masivo, en el cual participen los gerentes de las empresas y las asociaciones de propietarios de los vehículos.

No se cuenta con un inventario de rutas, para el estudio correspondiente de cada empresa, para la denuncia correspondiente de aquellas rutas que se estaban prestando sin ninguna autorización.

El cambio en los sentidos viales en el centro de la ciudad es una buena alternativa ya que el distrito de Ica requiere cambios, para recuperar el centro de la ciudad. Se requiere un trabajo muy fuere para evitar que la gente estacione sus vehículos en el centro del distrito de Ica. Se utilizarán grúas, apoyo correspondiente P.N.P. serenazgo e inspectores de tránsito de la municipalidad.

En el centro del Distrito de Ica hay mucho por hacer, en la periferia todavía se puede mejorar con una reorganización y tener vías descongestionadas para un mejor flujo vehicular.

1.2.3 Teoría de Dirección

La Dirección de Circulación y Seguridad Vial es la unidad orgánica encargada de regular y supervisar el sistema de identificación vehicular y de homologación, certificación y revisiones técnicas; otorgar placas de rodaje y licencias de conducir; promover la educación y seguridad vial. Tiene las funciones específicas siguientes:

1. Conducir el sistema de identificación vehicular a nivel nacional y el proceso de otorgamiento de la placa única nacional de rodaje; así como gestionar la emisión de ésta en su ámbito de competencia.
2. Conducir el sistema de otorgamiento de licencias de conducir a nivel nacional y gestionar la emisión de éstas en su ámbito de competencia.
3. Regular el funcionamiento del sistema de homologación, certificación y revisiones técnicas a nivel nacional.
4. Administrar y mantener actualizados los registros nacionales de identificación vehicular, de revisiones técnicas, de licencias de conducir y de sanciones aplicadas a los conductores.
5. Desarrollar actividades de promoción de la educación y seguridad vial correspondientes al Ministerio, en coordinación con el Consejo Nacional de Seguridad Vial.
6. Promover la capacitación de conductores en su ámbito de competencia.
7. Asesorar a los órganos competentes de los gobiernos regionales, en asuntos de carácter técnico relativos al sistema de identificación vehicular, emisión de licencias de conducir y actividades relacionadas a la educación y seguridad vial.
8. Coordinar con la Dirección de Regulación y Normatividad la elaboración de proyectos de normas, reglamentos y otras disposiciones relacionadas con las actividades de tránsito terrestre, de su competencia.
9. Las demás funciones que le asigne el Director General, en el ámbito de su competencia.

1.2.4 Teoría sobre la Regulación del Transporte

El problema principal del transporte Público es su enfoque como un servicio de mercado, pues a su entender el Estado ni los particulares tienen la obligación de prestar el servicio respondiendo a los principios

de universalidad, accesibilidad, asequibilidad, calidad y continuidad. Es decir que para él la garantía de la efectividad de la prestación del servicio recae sobre la publicación del transporte Público. Como demostraremos a continuación, al entender que la liberalización de un servicio es sinónimo de desregulación, pues inobserva que la transferencia de su gestión debe estar siempre acompañada de un marco normativo e institucional que armonice los intereses de los agentes económicos. En otras palabras, liberalizar un sector “no es sinónimo de dejar hacer, sino de regular”.

Los servicios públicos como aquellos que están destinados a satisfacer las necesidades de interés colectivo. De modo que en principio los servicios vitales para el funcionamiento de la sociedad deben ser considerados servicios públicos y el Estado tiene la obligación de garantizar su acceso respetando los principios de universalidad, accesibilidad, eficiencia, transparencia, responsabilidad, continuidad, calidad, razonabilidad y equidad tarifaria.

Un servicio público de calidad, directamente o por delegación, mediante concesión, autorización, asociación en participación, transferencia de la propiedad accionaria u otra modalidad contractual”. En cualquiera de estas modalidades la Municipalidad debe asegurar la igualdad de participación entre las empresas y evitar prácticas anticompetitivas.

Los servicios esenciales puedan ser prestados por los particulares en un régimen de libre competencia. La liberalización de la gestión del transporte Público no genera la huida de la Administración, pues el servicio mantiene su naturaleza como un servicio de interés colectivo. Por esto, “estas actividades están sujetas a una intensa intervención pública, que trata de asegurar la universalidad, calidad y continuidad del servicio, la asequibilidad del precio y los derechos de los consumidores”.

De ahí que el hecho de que el transporte Público sea prestado por la libre iniciativa privada no significa que esté exento de los principios cardinales del servicio público tradicional. Y es que la liberalización del transporte Público no conlleva su desregulación, pues la Administración mantiene potestades de supervisión e inspección que permiten asegurar la universalidad, continuidad, accesibilidad y asequibilidad del servicio. En otras palabras, el Estado mantiene potestades regulatorias que permiten limitar la libre actividad de las empresas por razones de interés general y, sobre todo, que garantizan la eficiencia del servicio. Por tanto, es evidente que las fallas que presenta el transporte Público no se deben al modelo de gestión utilizado para su prestación, sino a la falta de regulación. Y por regulación nos referimos al "control prolongado, intenso y localizado, que se ejerce por la Municipalidad Distrital, sobre una actividad a la cual la sociedad atribuye especial relevancia. De manera que regular no es producir normas sino también supervisar el ejercicio de una actividad, ordenar el funcionamiento del mercado, resolver diputas entre particulares y sancionar a aquellos que violen las normas de un sector".

El transporte Público es sinónimo de crecimiento económico y progreso de una sociedad, lo que obliga a garantizar su acceso, y a tomar cualesquiera medidas sean necesarias para garantizar su acceso, así como la calidad y la eficiencia del mismo. Este precedente está basado en el hecho de que la Oficina Técnica de Transporte Terrestre gestiona indirectamente el servicio de transporte Público al otorgar a los particulares autorizaciones administrativas sobre las rutas. Y es que las rutas son de titularidad pública y un recurso escaso, por lo que el Estado mantiene su titularidad y posee la facultad de adoptar medidas que garanticen la prestación de un servicio eficiente. Así las cosas, es claro que el caos en el transporte de pasajeros no se ha generado por el modelo de gestión, sino por la carencia de supervisión e inspección sobre los sindicatos autorizados

para prestar el servicio y por las prácticas anticompetitivas que éstos han mantenido para impedir que nuevas empresas puedan ser autorizadas para participar en la prestación de este servicio.

En síntesis, entendemos que el transporte de pasajeros es un servicio público, lo cual no impide que el mismo sea prestado mediante una modalidad distinta a la concesión, como lo es, por ejemplo, la iniciativa privada en un régimen de competencia. En este caso mantiene la regulación del servicio al otorgar autorizaciones administrativas para el uso de las rutas públicas. En ese sentido, entendemos que el transporte de pasajeros, bajo una intensa regulación administrativa, puede ser eficiente y de calidad, sin embargo, se requiere de un ente regulador dotado de independencia que abogue por la libre competencia en la prestación del servicio y que supervise, en sentido amplio, las actuaciones de las empresas prestadoras del servicio.

El otorgamiento de concesiones no será posible sin una regulación eficiente del sector. De modo que la solución al problema del transporte Público no está en el modelo de gestión, sino en la necesidad de la implementación de un control localizada y prolongado sobre las empresas prestadoras del servicio, es decir, en la necesidad de regular en sentido amplio el sector transporte. Una regulación que debe ser coordinada entre las instituciones públicas encargadas del transporte, el tránsito y la seguridad vial, pero bajo la titularidad de una administración reguladora dotada de independencia.

1.2.5 Teoría del tránsito generado

Según Todd Litman, “la congestión tiende a mantener el equilibrio; los volúmenes de tránsito aumentan hasta el punto de que los retrasos de la congestión desincentivan los viajes en hora punta. Si la capacidad de la vía aumenta, los viajes en hora punta también aumentan hasta que la congestión limite de nuevo el crecimiento del tránsito. Estos viajes adicionales se les llaman tránsito generado o tráfico inducido.

Este incremento se debe a que, al reducir momentáneamente el tiempo de un viaje, esta nueva ruta resulta más atractiva para más automovilistas y, por lo tanto, se desincentiva el uso del transporte colectivo. Además, muchos vehículos realizarán viajes más largos que antes para poder usar la nueva vía y los viajes cortos se realizarán más frecuentemente.

Normalmente al principio, el uso de la nueva vía rápida se realiza más rápido, pero en poco tiempo esta situación varía, debido al tráfico inducido, y las vías vuelven a estar congestionadas.

La cuestión a tratar es cómo transportar ciudadanos de manera eficiente y segura. Existen diferentes políticas que se pueden aplicar, pasando por mejorar el transporte público y hacer que genere su propia demanda inducida. Además, se recomienda combinar estas políticas con medidas disuasorias sobre el uso del vehículo privado.

San Francisco, Seattle, Seúl, Madrid y Londres son algunos ejemplos de grandes ciudades que han aplicados medidas de contención del tránsito con éxito.

1.3 MARCO CONCEPTUAL:

Parque Automotor: el parque automotor está constituido por todos los vehículos que circulan por las vías de la ciudad, entre los que encontramos automóviles particulares, vehículos de transporte público y vehículos de transporte de carga. Su incidencia ambiental está representada en la contribución de contaminantes por tipo de combustible y la circularidad vehicular. Actualmente estas emisiones se han convertido en un problema ha alcanzado grandes dimensiones, en parte debido al incremento descontrolado de la motorización y los escasos mecanismos de control.

Programas de Acción: La planificación del transporte se define como un proyecto que estudia demandas presentes y futuras de movilidad de personas y material. Estos proyectos están precedidos por estudios de movimientos y necesariamente involucran a los diferentes medios de transporte. Está estrechamente relacionado con el campo de la ingeniería de tráfico (transporte).

La planificación es la fase fundamental del proceso de desarrollo y organización del transporte, pues es la que permite conocer los problemas, diseñar o crear soluciones y, en definitiva, optimizar y organizar los recursos para enfocarlos a atender la demanda de movilidad. En ella hay que destacar la importancia de asignar en los presupuestos los recursos necesarios para su realización.

Registro Nacional de Sanciones: Catastro global de información sobre las sanciones e infracciones al tránsito terrestre, tipificadas en el presente Reglamento. Se encuentra a cargo del Viceministerio de Transportes y es actualizado permanentemente por la Policía Nacional del Perú, las municipalidades provinciales y SUTRAN, conforme a lo establecido en el presente Reglamento.

Señal de Tránsito: Dispositivo, signo o demarcación, tocado por la Autoridad competente con el objeto de regular, advertir o encauzar el tránsito.

Sistema de Rutas: El Sistema Integrado de Transporte (**SIT**), es un sistema de transporte público impulsado por las Municipalidad 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.

Vehículo automotor menor: Vehículo de dos o tres ruedas, provisto de montura o asiento para el uso de su conductor y pasajeros, según

sea el caso (bicimoto, motoneta, motocicleta, mototaxi, triciclo, motorizado y similares).

Vehículo combinado: Combinación de dos o más vehículos, siendo el primero un vehículo automotor y los demás remolcados.

Vehículo de Bomberos: Vehículo de emergencia perteneciente al Cuerpo General de Bomberos Voluntarios del Perú.

Plan Regulador: El Plan Regulador de Rutas (PRR) aborda directamente la problemática de gestión del transporte público y el uso racional de las vías para el servicio público masivo

Su implementación requerirá un seguimiento y seguro ajustes posteriores. Pero también es necesario: el ordenamiento de los otros medios de transporte; coordinar su funcionamiento con lo que sería el sistema de transporte masivo. Además, mejorar la infraestructura (calidad superficial, nuevas vías, paraderos, rediseño de intersecciones, etc.), en equipamiento (semáforos, señales) y reforzar la fiscalización, para hacer cumplir elementales normas de tránsito y las ordenanzas referidas al servicio público, en todas sus modalidades.

Planificación de tiempos:

La planificación es la fase fundamental del proceso de desarrollo y organización del transporte, pues es la que permite conocer los problemas, diseñar o crear soluciones y, en definitiva, optimizar y organizar los recursos para enfocarlos a atender la demanda de movilidad

Contaminación ambiental

La contaminación producida por el tráfico, es aquella contaminación causada por la combustión de combustibles fósiles, especialmente gasoil y gasolina.

Los motores de combustión interna de los vehículos emiten varios tipos de gases y partículas que contaminan el medio ambiente, los

productos que se emiten en mayor cantidad son: óxidos nitrosos (NO_x), monóxido de carbono (CO), dióxido de carbono (CO_2), compuestos orgánicos volátiles y también macropartículas.

A causa de su alto grado de industrialización y actividad económica de las industrias, los transportes que transcurren en los países desarrollados son responsable del 30% al 90% del total de los gases contaminantes emitidos por el tráfico en todo el mundo. [1]Además de los gases mencionados también los motores a gasolina emiten compuestos de plomo y pequeñas cantidades de dióxido de azufre y de sulfuro de hidrógeno. Adicionalmente dado que los sistemas de frenos poseen partes construidas con amianto, al accionar el freno de un vehículo se liberan a la atmósfera pequeñas cantidades de amianto.

La razón por la que los motores de combustión interna contaminan es porque el combustible diésel y la gasolina contienen impurezas que se queman del todo en las cámaras de combustión. Las impurezas y el combustible no quemados por las altas temperaturas y la alta compresión se convierten en NOx SO_2 CO pm CO_2 y H_2O e hidrocarburos. Si se quemara todo el combustible y este no tuviera impurezas, las únicas emisiones serian anhídrido carbónico, no toxico, oxigeno y agua.

Contaminación sonora:

Se llama **contaminación acústica** o **contaminación sonora** al exceso de sonido que altera las condiciones normales del ambiente en una determinada zona. Si bien el ruido no se acumula, traslada o mantiene en el tiempo como las otras contaminaciones, también puede causar grandes daños en la calidad de vida de las personas si no se controla bien o adecuadamente.

El término "contaminación acústica" hace referencia al ruido (entendido como sonido excesivo y molesto), provocado por las actividades humanas (tráfico, industrias, locales de ocio, aviones,

barcos, entre otros.) que produce efectos negativos sobre la salud auditiva, física y mental de los seres vivos.

Este término está estrechamente relacionado con el ruido debido a que esta se da cuando el ruido es considerado como un contaminante, es decir, un sonido molesto que puede producir efectos nocivos fisiológicos y psicológicos para una persona o grupo de personas. Las principales causas de la contaminación acústica son aquellas relacionadas con las actividades humanas como el transporte, la construcción de edificios, obras públicas y las industrias, entre otras. Se ha dicho por organismos internacionales, que se corre el riesgo de una disminución importante en la capacidad auditiva, así como la posibilidad de trastornos que van desde lo psicológico (paranoia, perversión) hasta lo fisiológico por la excesiva exposición a la contaminación sónica. Un informe de la Organización Mundial de la Salud (OMS), considera los 70 dB (a), como el límite superior deseable.

Planificación del Transporte:

Se define como un proyecto que estudia demandas presentes y futuras de movilidad de personas y material. Estos proyectos están precedidos por estudios de movimientos y necesariamente involucran a los diferentes medios de transporte. Está estrechamente relacionado con el campo de la ingeniería de tráfico (transporte).

Zonas Críticas:

Es frecuente encontrarnos con calzadas en mal estado, mal señalizadas y con una mala visibilidad, por errores de ingeniería o falta de mantenimiento.

Casco Urbano:

El Casco Urbano se refiere generalmente a la parte antigua o tradicional de las ciudades (en ingles sería el "core") en donde los elementos urbanos de manzanas, plazas y calles reticuladas existen.

Los tipos de edificio y usos se mezclan. En muchos casos estas áreas de las ciudades se crearon antes del apogeo de los automóviles, por ello encontraras calles más angostas y aceras para el flujo peatonal. El casco urbano empieza a desaparecer cuando se convierte en suburbio, donde predomina la separación de usos y la dependencia del automóvil. Muchos centros urbanos son patrimonio de la humanidad y están protegidos por la UNESCO.

Vías Alternativas:

Contar con nuevas autopistas, vías expresas, avenidas, calles, jirones, ciclovía, caminos rurales y vías férreas.

Plan de Desarrollo Urbano:

Un plan de desarrollo urbano es un documento técnico donde se expone la necesidad de contar con un ordenamiento territorial en el que se expresen las previsiones para la organización y el desarrollo futuro de la ciudad y se puedan instrumentar e implementar las normativas necesarias de las que se ha de hablar en dicho plan. Estos planes deben estar en constante actualización debido al ritmo de crecimiento de ciudades, así como de su demografía. El nombre del término depende de cada país y sus leyes, sin embargo, lo que sí es un común denominador es que, en todos los países exista una normativa que regule y prevea el crecimiento y desarrollo de las ciudades. Este planeamiento urbano permite ordenar el uso del suelo y regular las condiciones para su transformación o, en su caso, conservación. Comprende un conjunto de prácticas de carácter esencialmente proyectivo y técnico con las que se establece un modelo de ordenación para un determinado espacio, que generalmente se refiere a un municipio, un área metropolitana, urbana o a una escala barrial.

Un plan de desarrollo urbano está relacionado con la arquitectura, geografía e ingeniería civil en la medida en que cada uno de estos factores interviene para ordenar espacios. Se debe asegurar que todos

estos puntos estén totalmente integrados con las infraestructuras y sistemas urbanos, antes de desarrollar este plan se necesita de un buen estudio técnico del medio físico, social y económico de la zona a estudiar, esto se obtiene a través de análisis según los métodos de la sociología, la demografía, la geografía, la economía y otras disciplinas.

Concesión de rutas:

Contrato para la prestación del servicio de transporte Público en rutas urbanas e interurbanas.

Infraestructura Vial:

Es uno de los pilares de crecimiento y desarrollo sostenible del país. Pese a su importancia económica y social, presenta altos niveles de atrasos. Se identifica la falta e inadecuada planeación como una de las razones del rezago en el sector vial.

Fiscalización del servicio:

La municipalidad Distrital de Ica es el órgano responsable del control del cumplimiento de las normas de tránsito y de transporte regular y no regular, pesado y carga en el ámbito de su jurisdicción, para lo cual el programa dirige y ejecuta actividades de fiscalización e impone sanciones cuando correspondan. Con el apoyo de la Policía Nacional del Perú.

Tránsito Inducido ó tránsito Generado:

El fenómeno del tránsito inducido es una realidad comprobada y una preocupación a nivel mundial.

El tráfico inducido es el incremento sustancial en el tráfico que ocurre después de la apertura de una vía rápida o de la ampliación de una vía existente. El incremento se debe a que cuando aumenta el espacio de vialidades, disminuye momentáneamente el tráfico y resulta entonces atractivo para más automovilistas utilizar la vía. Esto trae consigo que

muchos automovilistas hagan viajes más largos para poder utilizar esta vía o que lleven a cabo viajes cortos con mayor frecuencia. Cuando se construye una nueva “vía rápida” se alteran los patrones de viaje: los automovilistas cambien de ruta y de horario de traslado, prefiriendo realizar sus viajes a las horas pico. Puede suceder que, temporalmente, viajes que tienen el mismo origen y destino puedan realizarse más rápidamente utilizando la nueva ruta, sin embargo, el aumento del tráfico inducido hace que en cuestión de poco tiempo (en algunos casos, en tan sólo meses, según varios estudios) se vuelvan a tener congestionamientos viales.

Al final del ciclo volvemos a tener la misma congestión vial, pero con una ciudad más asfaltada y contaminada. Toda solución vial que se precie de serlo debe incluir componentes de transporte público de calidad y debe considerar políticas públicas que desincentiven el uso del automóvil particular.

1.4 MARCO LEGAL

Nuestro trabajo de investigación se sustenta en los siguientes dispositivos legales vigentes.

a) Constitución Política del Estado Peruano.
b) Ley N° 27972; Ley Orgánica de Municipalidades
c) Ley N° 27181; Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.
d) Ley N° 27444; Ley de Procedimiento Administrativo Generales
e) Ley N° 27189; Ley de Transporte Publico Especial de Pasajeros en Vehículos Menores.
f) Decreto Supremo Nº 055-2010-MTC; Reglamento Nacional de Transporte en Vehículos Menores
g) Ordenanza Municipal N° 004-2001-MPI; que aprueba la Norma Complementaria del Servicio Público de Transporte Urbano e Interurbano de Pasajeros
h) Decreto Supremo Nº 017-2009-MTC, Reglamento Nacional de Administración de Transporte y sus modificatorias y la disposición

complementaria donde establece un plazo de 360 días para que los Gobiernos Municipales Provinciales que no cuenten con un plan regulador de rutas deberá aprobarlo y hacerlo de público conocimiento

i) Decreto Supremo N° 016-2009-MTC Texto Único ordenado del reglamento Nacional de tránsito: código de tránsito y sus modificatorias.
j) Ley 29365; Ley del sistema de licencias de conducir por puntos.
k) Ley 29391; Crea los juzgados de tránsito y seguridad vial.
l) Decreto Supremo N° 025-2008-MTC; Reglamento Nacional de inspecciones técnicas vehiculares.
m) Decreto Supremo N° 028-2009-MTC; Establecen procedimientos de Detección de infracciones al Tránsito Terrestre por parte del efectivo Policial competente en el ámbito urbano.
n) Decreto Supremo N° 029-2010-MTC; Modifica el Texto Único Ordenado del código de Tránsito.
o) Decreto Supremo N° 007-2016-MTC; Reglamento Nacional de Licencias de Conducir Vehículos automotores y no motorizados de transporte Terrestre y sus modificatorias.
p) Decreto Supremo N° 055-2012-MTC; que aprueba el Reglamento Nacional de Transporte Publico especial de pasajeros en vehículo motorizado o no motorizados.
q) Ordenanza Municipal Nº 027-2009-MPI; que aprueba la Norma Complementaria del servicio de taxi en Automóvil.
r) Ordenanza Municipal Nª 023-2009-MTC; que aprueba la Norma Complementaria del servicio de Transporte de Trabajadores.

CAPÍTULO II

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

2.1. SITUACIÓN PROBLEMÁTICA

En la ciudad de Ica, se presenta la problemática del transporte urbano, el cual va degradando su habitabilidad, debido a que no existe una gestión en los aspectos de desarrollo del transporte urbano, originándose un elevado nivel de desorden del parque automotor, con alta incidencia de emanaciones toxicas y ocurrencia de accidentes.

Para encontrar una solución duradera por un buen tiempo, es necesario conocer el último Censo Vehicular 2014 y 2015 y también las empresas de Transporte público en sus diversas modalidades

- Auto Públicos 5.954
- Autos Particulares 6.672
- Camionetas 2.965
- Station Wagon 350
- Camión 1,423
- Ómnibus 34
- Combi 123
- Autobús 24
- Minibús 37
- Toyota 548
- Ticos 10,245
- Moto taxis 15,210

Fuentes de Información Municipalidad Provincial de Ica (Sub Gerencia de Transportes.

La actual Gestión del Tránsito urbano, ha olvidado las medidas para optimizar el uso de la infraestructura vial existente y las facilidades que se le deben dar a los peatones, especialmente a las personas con discapacidad y ciclistas.

La autoridad municipal no puede prohibir la venta o compra de vehículos auto motores menores ni auto móviles denominados “ticos”, pero de conformidad a los dispositivos legales señalados en el marco legal del presente proyecto, es la única que puede otorgar las autorizaciones para realizar servicios de transporte Público de Pasajeros, concesiones de servicio y certificados de habilitación vehicular, consecuentemente, puede racionalizar el número de vehículos destinado al servicio de transporte público de pasajeros, de esta manera se evitaría que la población siga adquiriendo estos vehículos, viendo como una gran alternativa para mejorar sus ingresos, saturando aún más la ciudad de Ica con este tipo de unidades.

Diariamente se ve una serie de camiones de toda clase de tonelaje, que están cargando o descargando mercadería a cualquier hora en las calles angostas del centro de la ciudad, y otros están simplemente estacionados, obstruyendo el tránsito, obstaculizando completamente uno de los carriles, por lo que, al amparo de la Ley Orgánica de Municipalidades, se debe normar las horas de ingreso de este tipo de vehículos al centro de la ciudad, teniendo en cuenta, las zonas, su tonelaje, carga, etc.

Es importante focalizar cuales son las zonas saturadas y sus verdaderos motivos, no es solución solo el cambiar el recorrido del servicio de transporte masivo por esa zona, cuando los motivos de saturación son otros, y de todas maneras la zona quedará saturada por las mototaxis, taxis, y muchos vehículos denominados ticos que con autorización de taxi circulan por la zona, pero en realidad están haciendo servicio colectivo y se sobrepasan en las esquinas,

ocasionan ruidos molestos tocando sus bocinas, llamando a viva voz a los pasajeros.

Los actuales terminales terrestres en forma individualizada por parte de las Empresas de Transporte de Ómnibus del Servicio Interprovincial, se encuentran prácticamente en el centro de la ciudad, obstaculizando el tránsito, ocasionando que los taxis y mototaxis también circulen por el lugar ocasionando más congestionamiento, en el servicio de colectivos a los diferentes distritos, se encuentra en terminales No autorizados y muchas otras empresas en la vía pública, creando más caos en el tránsito vehicular, atrayendo a una gran cantidad de vendedores ambulantes ocasionando suciedad, y que decir de los delincuentes, arrebatadores de bolsos, celulares, etc., camiones de gran tonelaje descargan en cualquier calle de la ciudad y a cualquier hora, por lo que es necesario contar con las recomendaciones necesarias para solucionar este problema
Es necesario contar siquiera con las recomendaciones técnicas sobre impacto ambiental, debido a la gran cantidad de monóxido de carbono emitido por las unidades que superan los 15 años de antigüedad, así como por la gran cantidad de mototaxis cuyos motores son de dos tiempos, razón por la cual usan gasolina mezclada con aceite, para que así la autoridad competente puedan tomar las acciones correctivas que dieran lugar y no seguir contaminando la ciudad y por ende ocasionando seria enfermedades respiratorias a la colectividad.
Entre los Factores que afectan al Transporte Urbano tenemos: Las señales verticales son conocidas también como “lenguaje vial”, un lenguaje especial empleado para comunicar ciertos mensajes a los usuarios de las vías; de su comprensión y obediencia dependerá – para muchas personas – vivir o morir.

Sin embargo, en Ica, el estado de la mayoría de las señales no resulta visibles debido al completo estado de deterioro y/o a falta de un mantenimiento o renovación de las mismas.

Aun cuando estas se encuentran en buen estado, es peculiar la desobediencia a la Señales de Reglamentación, las cuales constituyen señales muertas, ya que los usuarios de las vías las ignoran, voltean en el sentido prohibido y tocan el claxon en forma desmesurada. Los accidentes de tránsito en la ciudad de Ica son frecuentes y son provocados principalmente por la irresponsabilidad de las personas, al no tener una adecuada cultura de prevención y educación vial. En la mayoría de las intersecciones de mayor tráfico, de la ciudad de Ica, los semáforos acusan un deficiente estado. La mayoría de ellas no se encuentran sincronizados a falta de un mantenimiento. Estos semáforos la vez se encuentran en verde y/o en rojo durante mas o menos 15 segundos, originando gran confusión en los conductores que pueden provocar un accidente fatal.

El tráfico de vehículos en la ciudad conlleva a una degradación de la calidad de vida que se ve manifestada, conforme aumenta el grado de saturación, en impactos como:

- Polución. Aumento de emisiones de contaminantes atmosféricos.
- Ruido. Aumento del nivel de ruido y vibraciones en las calles.
- Intimidación. Disminución del uso de las calles para otros fines (estar, jugar, pasear).
- Intrusión visual. Disminución del campo visual por las abundantes señales comerciales.
- Congestión. Aumento del tiempo de viaje y detenciones involuntarias.

Un automóvil genera del 20 al 25% de los bióxidos de carbono que se acumulan en la estratosfera y que incrementan el efecto invernadero y calentamiento progresivo del planeta, provocando sequías e inundaciones. Estudios realizados han demostrado que la batalla cotidiana contra el tráfico aumenta la presión arterial, disminuye la tolerancia, provoca frustración, mal humor y

agresividad. Debido a la sobreoferta del transporte público, los choferes de los microbuses y taxis tocan permanentemente su claxon con la finalidad de llamar la atención de sus potenciales clientes.

Haciendo caso omiso a las señales de tránsito. Las consecuencias de estos ruidos son de dos tipos: el físico y el psicológico. El físico se refiere a las distorsiones en el oído y en las funciones psico-acústicas, que pueden derivar en sordera. Desde el punto de vista psicológico el ruido es un sonido desagradable y perturbador, causando disgusto, molestia y fatiga, así como problemas nerviosos.

Los problemas viales en la ciudad de Ica según las estadísticas entre enero y octubre del 2016 han sido causados en un 98% por la imprudencia de la persona ya sea en calidad de peatón o conductor, en su 72% es ocasionado por una persona sobria lo que resulta más impresionante, y tan solo el 2% de accidentes son ocasionados por una falla mecánica. También los accidentes son causados en un 41% en la misma zona del departamento, por consiguiente, esto nos da a entender que son causados debido al mal estado en que se encuentran las carreteras en especial la Panamericana Sur.

En su gran mayoría son en lugares cercanos a la ciudad de Ica, como la carretera, en la zona rural iqueña se han ocasionado 19 accidentes en lo que va del año.

El gobierno intenta solucionar estos problemas poniendo en marcha muchos planes, entre estos el conocido “Tolerancia Cero”, el cual a la fecha lo único que ha traído son gastos al estado, por dos motivos: el primero que cuando se clausura un bus interprovincial, ésta empresa hace huelga y exige los derechos a pesar de las vidas que cobraron sus descuidos; y el segundo la famosa corrupción, el muy llamado soborno, tan común en la carretera peruana, todo peruano sabe el

significado de la frase “pa' la gaseosita ps” y pido perdón por el coloquialismo pero es necesario para entender este punto.

Por otro lado, en el distrito de Ica se puede apreciar como los peatones cruzan descuidadamente, en ocasiones incluso en estado etílico, personas que no están certificadas conduciendo vehículos.

A mediado de los 90 llega un vehículo motorizado de la India el famoso moto taxi “Torito Bajaj”, acordarse de que en esos momentos de crisis, despidos masivos, el sub empleo y desempleo, llevaron que muchos ciudadanos adquieran estos vehículos para brindarlos como servicio de transporte Público, era en si un Pseudo Taxi, que a la fecha son más de 15,000 en la ciudad de Ica, las estadísticas no especifican, pero se cree que ocurre por lo menos 2 accidentes diarios, debido a la imprudencia de estos mismos.

Mas aún que en estos últimos años debido al gran crecimiento geográfico y geopolítico, la ciudad de Ica se ha convertido en una Metrópoli que cuenta con 3 mega centros comerciales, y un parque automotor que de acuerdo a las estadísticas de los últimos años ha crecido en más de un 60%, a esto se une la falta de un transporte público adecuado para la ciudad, ya que se ve colapsada por la gran cantidad de rutas rurales y urbanas (colectivos) cuyos centros de embarque están en Ica Cercado, a esto también se une el hecho de los servicios de mototaxi que al no tener un adecuado control desde la emisión de lo brevetes (no se les imparte las reglas básicas de transporte) hasta la supervisión de los temas post brevete, es decir regulación y control en la circulación, no hay que dejar de lado que la gran parte de los mercados y negocios de abarrotes, construcción, mecánicas, ferreterías, etc. se encuentran en Ica Cercado y que no cuentan con vías de acceso rápidas y que abastezcan la circulación del parque automotor actual, esto conlleva a que el tema de transporte en nuestra ciudad genere un problema socioeconómico y político, desde el hecho de demorar más del tiempo debido en llegar a

los centros de trabajo, de no tener un centro de acopio de transporte de carga global para los mercados de Ica, el hecho de no contar con paraderos específicos para los servicios públicos de transporte, y no contar con vías acordes a los tiempos actuales, es por ello que se ve en la imperiosa necesidad de la implementación del “Plan regulador de Rutas en la ciudad de Ica”

Con el paso de los años, los centros más habitados de la ciudad han entrado en caos. La sobrepoblación y el tránsito, como firmes exponentes de la sociedad actual, fueron cambiando la estructura de las ciudades, hasta convertirlas en ciudades verdaderamente abarrotadas.

Los problemas suscitados en Ica no son solo choques automovilísticos, también lo son las imprudencias causadas por los mismos motivos y no traen consigo resultado, pero siguen siendo un problema, si bien es cierto que esto no trajo resultados pudieron producirse y eso debió ser tomado en cuenta.

En su totalidad los accidentes han dejado sin vida alrededor de 45 personas, pero estas personas no son tan solo los afectados, sino también la población por el miedo psicológico, al ver que cada vez ocurren con más frecuencia este tipo de accidentes.

Los peatones también forman parte del problema ignorando muchas de las señales, signos y no tomando la precaución debida.

Por eso, las doce personas que mueren en accidentes de tránsito diariamente en nuestro país, o los cientos que se accidentan cada veinticuatro horas, no son más que el fiel reflejo de lo que verdaderamente sucede en nuestras calles. Se dice que "conducimos como vivimos".

Diariamente 30 Agentes de Tránsito, se encargan del tránsito Iqueño en los lugares que necesiten de estos. Para regular la circulación

vehicular y peatonal y vigilar, controlar e intervenir en el cumplimiento de las normas de Tránsito y transporte.

2.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

En concordancia con la problemática planteada el problema de investigación estará definidos por la siguiente interrogante.

2.2.1 Problema general

¿De qué manera La Gestión Administrativa influye en la regulación del Transporte Público en el Distrito de Ica?

2.2.2 Problemas específicos

PE1. ¿De qué manera la planificación del transporte influye en la regulación del transporte público en el Distrito de Ica?

PE2. ¿De qué manera la organización del sistema de rutas influye en la regulación del transporte público en el Distrito de Ica?

PE3. ¿De qué manera la Dirección de programas de acciones, influye en la regulación de transporte en el Distrito de Ica?

2.3 JUSTIFICACIÓN E IMPORTANCIA DE LA INVESTIGACIÓN

El presente trabajo se justifica porque tendrá las líneas principales de lo que será desarrollado en la puesta en marcha del Plan de Regulador de Rutas del Transporte Urbano para la ciudad de Ica; el cual plantea algunas recomendaciones de medidas a corto, mediano/largo plazo, las cuales están estructuradas para ser desarrolladas después de la implementación de un Plan de Acción inmediata (PAI).

Las estrategias indicadas en este estudio constituyen una versión preliminar del PAI. Las decisiones finales sobre los proyectos de

ingeniería de tránsito serán tomadas después de evaluar los resultados de análisis costo beneficio, de los estudios que entrarán en un proceso de sociabilización con los gobiernos locales y los involucrados en el problema, al momento de entregar este informe final y las discusiones que resultarían en la aprobación por parte de la Municipalidad Provincial de Ica.

El presente plan de transporte recogerá también los aportes de los estudios realizados anteriormente por la oficina técnica de proyectos de tránsito de la Municipalidad Provincial de Ica y otros proyectos realizados relacionados al ordenamiento del transporte y vialidad de parte del Gobierno Regional de Ica y que son los resultado de intensos y comprensivos reuniones y mesas de trabajo e intercambio de ideas con los técnicos de la Municipalidad Provincial de Ica y también de los gremios de transportistas; que han sido incorporados en los fórums de transporte realizados anteriormente.

Por lo tanto, el Equipo Consultor plantea algunas estrategias en la reforma del transporte en la ciudad de Ica, basados en la Reformulación de todas las rutas de transportes, a través del Proceso de Licitación de todas las rutas de transporte en dos etapas:

1. La renovación gradual del parque automotor de transporte público en horizontes de 2 a 3 años.
2. El cambio de estructura empresarial, mediante la creación de empresas formales (dueñas de la flota vehicular, prestaciones, horarios y beneficios sociales a los operadores).

2.4 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

24.1 Objetivo General

Conocer de qué manera la Gestión Administrativa influye en la regulación del transporte público en el distrito de Ica.

2.4.2 Objetivos Específicos

OE1. Conocer de qué manera la planificación del transporte influye en la regulación del transporte público en el Distrito de Ica.

OE2. Conocer de qué manera la organización del sistema de rutas influye en la regulación del transporte público en el Distrito de Ica.

OE3: Conocer de qué manera la dirección de programas de acción influye en la regulación del transporte público en el Distrito de Ica.

2.5 HIPÓTESIS DE LA INVESTIGACIÓN

2.5.1 Hipótesis General

La Gestión Administrativa influye de una manera eficiente en la regulación del transporte público en el distrito de Ica

2.5.2 Hipótesis Específicas

HE1 La planificación del transporte influye de una manera eficiente en la regulación del transporte público en el distrito de Ica.

HE2 La Organización del sistema de rutas influye eficientemente en la regulación del transporte público en el Distrito de Ica.

HE3.- La Dirección de programas de acción influye eficientemente en la regulación del transporte público en el Distrito de Ica.

2.6. VARIABLES DE LA INVESTIGACIÓN

a) Identificación de variables

Variable Independiente:

La Gestión Administrativa

Variable dependiente

Regulación del transporte Público en el distrito de Ica

b) Operacionalización de variables

VARIABLE	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	INDICADORES
La Gestión Administrativa	Es la forma en que se utilizan los Recursos escasos para conseguir los objetivos deseados. Se realiza a través de funciones específicas como: Planeación, Organización, Dirección y control, para el desarrollo de sus actividades.	La Gestión Administrativa se define operacionalmente por: La Planificación, La Organización y por la Dirección.	- Planificación del transporte. - Organización del sistema de rutas - Dirección de programas de Acción
Regulación del Transporte Público en el Distrito de Ica	Permite el desplazamiento de personas de un punto a otro, en el área de una ciudad y es, por tanto, parte esencial del distrito de Ica. Ya que se usan menos automóviles, a veces no lo usan por los atascos, o donde estacionar y prefieren el transporte Público que es una alternativa por disminución del tráfico y la contaminación	La Regulación del Transporte Público se define Operacionalmente por: optimización de los tiempos de viajes y reducción de la contaminación ambiental y sonora	- Optimización de los tiempos de viaje -Reducción de la contaminación ambiental y sonora

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN – MOSTRANDO DATOS EN TABLAS

3.1 TIPO. NIVEL Y DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN.

3.1.1 Tipo de la investigación

El presente trabajo es del tipo de investigación aplicada, por cuanto está caracterizado por su interés en la aplicación, utilización y consecuencias prácticas de los conocimientos de las variables de estudio (Gestión Administrativa y Regulación del Transporte Público en el Distrito de Ica). La investigación aplicada busca el conocer para hacer, para actuar, para modificar o producir cambios (ordenamiento vehicular). Por tanto, su utilidad ha sido practica científica (Carrasco 2006).

3.1.2 Nivel de la Investigación

El nivel de Investigación es descriptivo y explicativo porque proporciona guías u orientaciones para la realización del estudio de la presente Investigación. En tal sentido, nos ha permitido explicar la relación de causalidad entre las variables de estudio: Gestión Administrativa y regulación del transporte Público en el Distrito de Ica; en un determinado periodo de tiempo (Hernández Fernández y Baptista 2010).

3.1.3 Diseño de la Investigación:

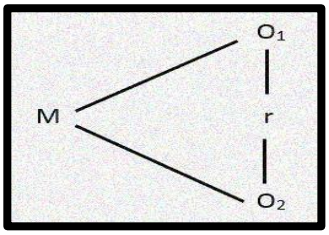
Es una investigación de tipo no experimental; porque no se manipulo deliberadamente las variables y sólo se observaron los fenómenos en su ambiente natural para después analizarlos. Se consideró un diseño descriptivo correlacional. Es un estudio Descriptivo, porque comprende la descripción, registro, análisis e interpretación del transporte urbano actual en la ciudad de Ica.

El siguiente esquema corresponde a este tipo de diseño (Hernández, Fernández y Baptista, 2010').

Los pasos que se siguieron en la aplicación del diseño fueron:

1. Realizando la observación a cada variable en forma independiente: Analizados e Interpretados.
2. Estableciendo la asociación entre las variables mediante el análisis no paramétrico Chi cuadrado (X^2)

El diseño es correlacional, cuyo esquema es el siguiente:



Donde:

M = Muestra de estudio: Transportistas
O1 = Gestión Administrativa
O2 = Regulación del Transporte Público
r = Correlación entre las variables estudiadas

3.2 Población y Muestra.

3.2.1 Población.

Tal como señala Vara (2012) la población es un conjunto de sujetos o cosas que tienen una o más propiedades en común, se encuentra en un espacio o territorio y varían en el transcurso del tiempo.

La población está compuesta por todas las empresas de transporte urbano legalmente constituidas, que operan en el área urbana de la ciudad de Ica. También se consideró como

población a 145 trabajadores que laboran en las diferentes empresas de servicio público y trabajadores que laboran en la Municipalidad Provincial de Ica, Gobierno Regional, Ministerio de Transportes y Comunicaciones y Colegio de Ingenieros del Perú que laboran en el área de Transportes en la Región Ica.

3.2.2 Muestra.

La muestra estuvo constituida por la propuesta urbana del transporte público en la ciudad de Ica, que consiste en cambio de rutas y el cambio del sentido de las mismas donde se consideró 145 trabajadores que laboran en el área de transportes y de transportistas de las diferentes empresas que hacen servicio público en la ciudad de Ica.

La muestra de trabajadores del presente estudio fue calculada mediante la siguiente ecuación:

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

N= Es la población: 145 trabajadores del área de transportes

Z= Es el nivel de confianza, cuyo valor es 1,96.

E= Es el error muestral, cuyo valor es 5%.

p= Es la posibilidad de éxito, cuyo valor es 0,5.

q= Es la posibilidad de fracaso, cuyo valor es 0,5.

Reemplazando se tiene:

$$n = \frac{3,84 \times 145 \times 0,5 \times 0,5}{0,0025(145-1) + (3,84) \times 0,5 \times 0,5} = 122,77$$

Se tomó una muestra de 123 Trabajadores que laboran en el área de transportes (Consejo Provincial de Ica y Ministerio de Transportes, La Región de Ica, e Ingenieros).

CAPITULO IV

TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE INVESTIGACIÓN

4.1 Técnicas de Recolección de datos

Las técnicas de recolección de datos se componen de dos elementos: Los instrumentos y los procedimientos, aquí se describió en cada detalle uno de los instrumentos diseñados y utilizados en la investigación. También se explica cómo se comprobó la validez y la confiabilidad de los instrumentos.

La validez consistió en la medida en la cual el instrumento midió lo que realmente debe medir, esto se tomó de varias maneras, una de ellas es a través de trabajadores, para lo cual se entregó el instrumento para que emitieran un juicio acerca de la consistencia; también se midió la validez a través de una prueba piloto.

Se realizó:

- **Revisión documental. -** Permitió hacerse una idea del desarrollo y las características de los procesos y también de disponer de información necesaria para el desarrollo del trabajo de Investigación.
- **Entrevista. -** Técnica que sirvió para obtener información de forma oral y personalizada sobre aspectos vividos y aspectos subjetivos de los informantes en relación a la situación que se está investigando.
- **Encuesta. -**

  Se conoció la utilización de los diferentes modos de transporte según propósitos de viaje, distinguiendo entre movilidad obligada (trabajo/estudio) y movilidad no obligada (resto motivos).

  Se determinó el número de desplazamientos realizados al día por la población objetivo durante una semana normal (laborables). - Grado de satisfacción de cada modo de transporte.

- **Verificación de las Rutas del Transporte Público Regular de Pasajeros:**
  - Se identificó los paraderos de origen y destino de cada ruta.
  - Se determinó la geometría y el itinerario de las rutas.
  - Se determinó la longitud de ida y vuelta de cada ruta.
  - Se determinó el tiempo total del recorrido ida y vuelta de cada ruta.
  - Se identificó la demanda de cada ruta mediante el conteo de ascenso y descenso de pasajeros.
  - Se identificó el tipo de vehículo y el número de asientos que caracterizan a las unidades del transporte público.

4.2 Instrumentos de Recolección de Datos

Cuestionario:

Consistió en un conjunto de preguntas respecto a las variables.

En el siguiente cuadro, se describió la cantidad de encuestas realizadas a los trabajadores considerados en la muestra:

Encuesta	**Análisis de contenido**	**Observación participante**	**Lista de chequeo**
Se realizaron encuestas a los trabajadores del sector transportes y comunicaciones, Municipalidad Provincial de Ica, Y Gobierno Regional de Ica	El análisis de contenido se realizó en algunos apartados de las respuestas de las entrevistas	Se realizó durante la elaboración de la tesis empleando como protocolo de observación los diarios de campo.	

4.3 Técnicas de Procesamiento, Análisis e Interpretación de Resultados

- Se presentan los hallazgos, en tablas y cuadros, aplicando el modelo simbólico.
- Se presentan los resultados consolidando y aplicando el modelo gráfico.
- Se presentan los hallazgos de manera descriptiva, aplicando el modelo narrativo.

Se utilizó las siguientes formulas estadísticas para el procesamiento de datos, fuentes SPSS):

Formulas estadísticas a usar.[2]

Media aritmética de datos agrupados: $\bar{x} = \frac{\sum f \cdot x}{n}$

Chi Cuadrado:

$$x^2 = \sum \frac{(f_o - f_e)^2}{f_e}$$

(1) ROBERT MASON Y OTROS. (2001). Estadística para Administración y Economía.

CAPÍTULO V

DE LA CONTRASTACIÓN DE HIPÓTESIS

5.1 CONTRASTACIÓN DE HIPÓTESIS

Hi: La Gestión Administrativa influye de una manera eficiente en la Regulación del Transporte Público en el Distrito de Ica.

H0: La Gestión Administrativa no influye de una manera eficiente en la regulación del Transporte Público en el Distrito de Ica.

ESTADÍSTICO DE PRUEBA

$$\chi^2 = \frac{\sum (F_o - F_e)^2}{F_e}$$

NIVEL DE SIGNIFICACIÓN

G.L.= (Filas – 1) (Columnas – 1) α = 0,05

ESTADÍSTICO DE TABLA

$\chi_t^2 =$ 16.91 α = 0,05 y G.L. = 9

ENCUESTA REALIZADA A LOS TRABAJADORES

VALIDACIÓN DE LA HIPÓTESIS:

CÁLCULOS

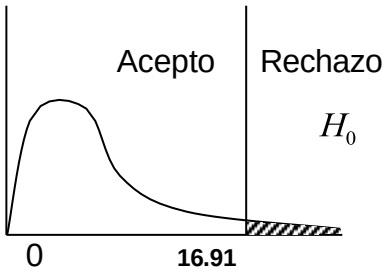
Datos de los Instrumentos

Indicadores	Pobladores				TOT.
	Totalmente de acuerdo	De acuerdo	En desacuerdo	Totalmente en desacuerdo	
La Planificación del transporte Público, garantiza su sostenibilidad operativa, económica, financiera y socio ambiental, en el marco de un sistema de transporte masivo urbano integrado, eficiente y eficaz, contribuyendo a la mejora de calidad de la vida del ciudadano.	36	41	26	20	123
La Organización del Sistema de Rutas permite optimizar los tiempos de viaje contribuyendo al ordenamiento vehicular del distrito de Ica	47	40	20	16	123
La Planificación del Transporte Público permite generar una eficiente regulación en el Sistema de rutas por parte de la autoridad administrativa del transporte en el distrito de Ica.	11	18	51	43	123
La Dirección de Programas de acción permite involucrar a las autoridades del transporte Público en el distrito de Ica la reducción de la contaminación ambiental y sonora.	12	17	49	45	123
TOTAL	106	116	146	124	492

Frecuencia observada F_O	Frecuencia Esperada F_E	$\frac{(fo-fe)^2}{fe}$	Frecuencia observada F_O	Frecuencia Esperada F_E	$\frac{(fo-fe)^2}{fe}$
36	26.5	3.41	11	26.5	9.07
41	29	4.96	18	29	4.17
26	36.5	3.02	51	36.5	5.76
20	31	3.90	43	31	4.65
47	26.5	15.85	12	26.5	7.93
40	29	4.17	17	29	4.96
20	36.5	7.45	49	36.5	4.28
16	31	7.26	45	31	6.32
					97.14

χ^2 **= 97.14**

GRÁFICO:



CONCLUSIÓN: Como el Chi-cuadrado calculado $\chi^2 = 97.14$ es mayor que el Chi-cuadrado de tabla $\chi_t^2 = 16.91$ entonces rechazamos la Hipótesis nula H_0. Por lo tanto, concluimos que la Gestión Administrativa influye de una manera eficiente en la Regulación del Transporte público en el distrito de Ica

RESULTADOS Y DISCUSION

CAPITULO VI

PRESENTACIÓN, INTERPRETACIÓN Y DISCUSIÓN DE RESULTADOS – MOSTRANDO DATOS EN FIGURAS

6.1 Presentación e interpretación de resultados

6.1.1 Flota Vehicular total en la ciudad de Ica.

Modalidad	**Unidades**
Mototaxis	14500
Transporte urbano	25
Taxis independientes	1200
Taxis informales	800
Taxis de empresa	1000
Vehículos en empresa de carga	150
Vehículos particulares	4000
Vehículos interprovinciales y otros	355
TOTAL	**22030**

Fuente: Municipalidad Provincial de Ica

6.1.2 Antigüedad del Parque Automotor.

Tabla 4.2 Antigüedad del Parque Automotor

Antigüedad	**Flota(unid)**
0 – 10 años	2077
10 – 20 años	2267
30 a más	52
Total	5 467

Fuente: Municipalidad Provincial de Ica

6.1.3 Paraderos informales de empresas que laboran en el cercado de Ica.

EMPRESA	RUTAS	UBICACIÓN DE PARADERO
	Santa María – Santo Domingo	Toda la ruta
Etranssa	San Joaquín – Ciudad Universitaria	Toda la ruta
Ticos informales	Ica- Parcona	Avenida Grau
Ticos informales	Ica – Tinguiña	Avenida Grau
Ticos informales	Ica - Molinos	1ra cuadra Calle Paita
Ticos informales	Ica- Guadalupe	Calle Loreto
Ticos informales	Ica- Subtanjalla	Calle Loreto
Ticos informales	Ica. San Juan Bautista	Calle Tacna Callao
Ticos informales	Ica- Señor de Luren	Av. Municipalidad
Ticos informales	Ica- San Joaquín	Av. Municipalidad
Ticos informales	Ica- Los Aquijes	Calle Urubamba
Ticos informales	Ica- Pariña Grande	Calle Urubamba
Ticos informales	Ica- Pueblo Nuevo	Calle Ayacucho
Ticos informales	Ica- Pachacutec	Calle Cajamarca
Toyotas informales	Ica- Santiago	Calle Ayacucho
Toyotas informales	Ica- La Venta	Calle Ayacucho
Toyotas informales	Ica- Ocucaje	Calle Ayacucho
Ticos informales	Ica - Cachiche	Calle Huánuco

6.1.4 Propósitos de viaje de los usuarios

Se estima que los 321 000 (Plan Director año 2007) habitantes de la ciudad de Ica según el censo del 2007 (164 mil mujeres frente a 157 mil varones). Propósitos de viaje metropolitano de Ica realizan todos los días 146,210 viajes, lo que equivale a una tasa de 0.5 viajes por

habitante. Los propósitos de viaje se distribuyen de la siguiente manera:

Tabla 6.1 Propósitos de viaje

Propósito de Viaje	**Munic. * % IN**	**ININDETEC ** %**
Trabajo	45	40
Estudio	25	29
Compras, negocio	21	20
Otros	9	11

Fuente: * DGT-MPI

– ININDETEC (junio a agosto-2016)

El principal destino de viaje se encuentra en el área delimitada por la Zona

6.1.5 Modalidad de viaje y tipo de vehículo usado por la población

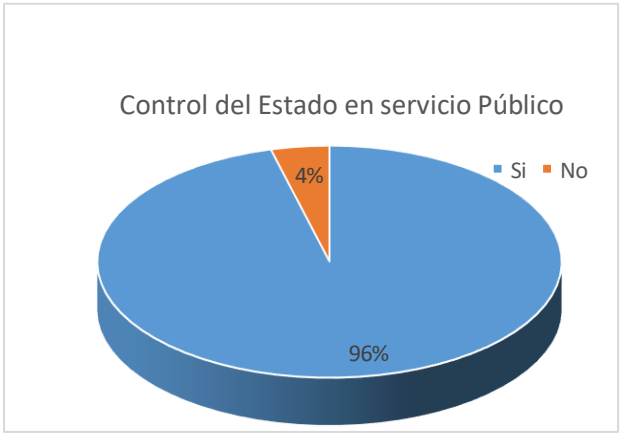
Modalidad de viaje	**%**
Auto colectivo	31
Camioneta rural	4
Ómnibus	5
Mototaxis	45
Taxi	10
A pie	4
Otros	1
Total	**100%**

6.1.6.- OPINIÓN ACERCA DEL TRANSPORTE PÚBLICO

Ítem N° 01.- Debería existir mayor control del estado en el servicio público

Indicador	Cantidad	%
Si	118	96
No	5	4
Total	**123**	**100**

Fuente: Encuesta Origen- destino

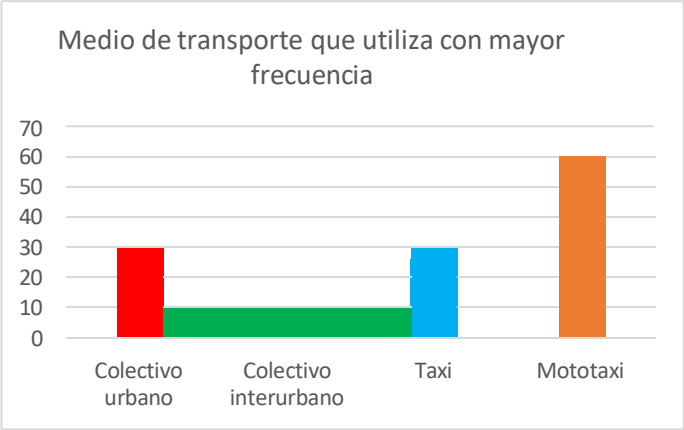


Fuente: Encuesta de origen

En el gráfico se observa que el 96% de los entrevistados considera que sí debería existir un mayor control del estado en el servicio del transporte público, el 4% dice No.

Ítem N° 2: Medio de transporte que utiliza con mayor frecuencia.

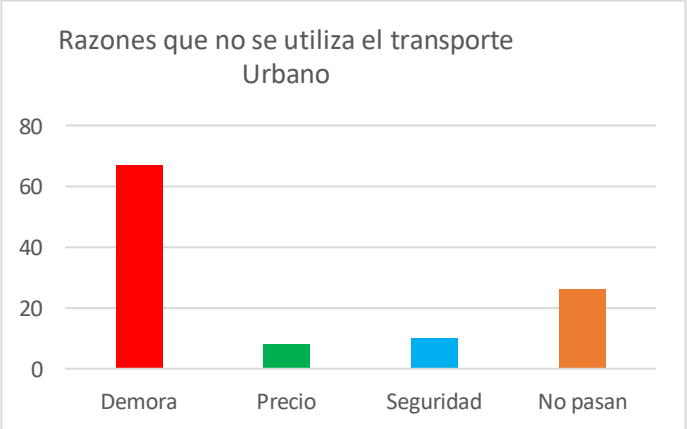
Medio de Transporte	Cantidad	%
Colectivo urbano	30	24
Colectivo interurbano	5	4
Taxi	26	21
Mototaxi	62	50
TOTAL	**123**	**100%**



En el gráfico se observa que el medio de transporte que se utiliza con mayor frecuencia es el mototaxi (62%), seguido por el colectivo urbano (30%), taxis (26%) colectivo interurbano (5%).

Ítem N° 03: Por qué razones no utiliza el transporte público

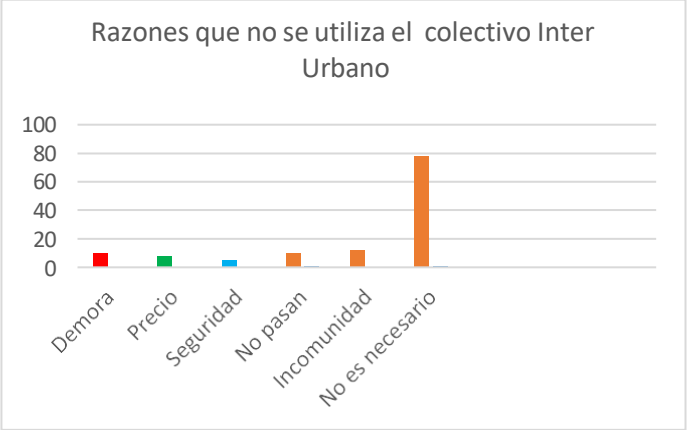
Razón	Cantidad	%
Demora	67	54
Precio	8	7
Inseguridad	10	8
No pasan	26	21
Incomodidad	12	10
TOTAL	**123**	**100**



En el gráfico se observa que el motivo principal para no utilizar el transporte colectivo urbano es por demora (67%), seguido por no contar con una ruta próxima a sus hogares o lugares de destino (26%), la inseguridad (10%), la incomodidad (12%) el precio (8%).

Ítem N° 04: Razones por las que no utiliza colectivo inter urbano

Razón	Cantidad	%
Demora	10	8
Precio	8	7
Inseguridad	5	4
No pasan	10	8
Incomodidad	12	10
No es necesario	78	63
TOTAL	**123**	**100%**



En el grafico se muestra que la razón principal para no utilizar colectivo interurbano es por no necesitan trasladarse frecuentemente fuera de la ciudad (78%), seguido por la demora y por la dificultad la lejanía de los paraderos (ambas con 10%), precio (1%), inseguridad (5%), incomodidad (12%).

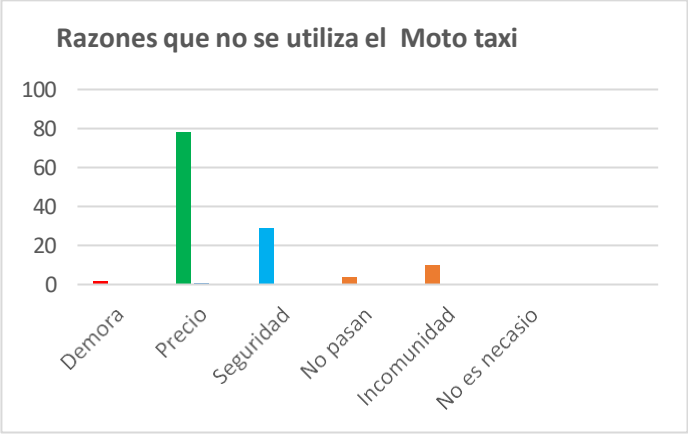
Ítem N° 05: Razones por las que no utiliza Taxi.

Razón	Cantidad	%
Demora	10	8
Precio	80	65
Inseguridad	18	15
No pasan	7	6
Incomodidad	0	0
No es necesario	8	6
TOTAL	**123**	**100%**

En el gráfico se observa que la razón principal para no utilizar taxi es por el precio del pasaje (65%).

Ítem N° 06: Razones por las que no utiliza Moto Taxi.

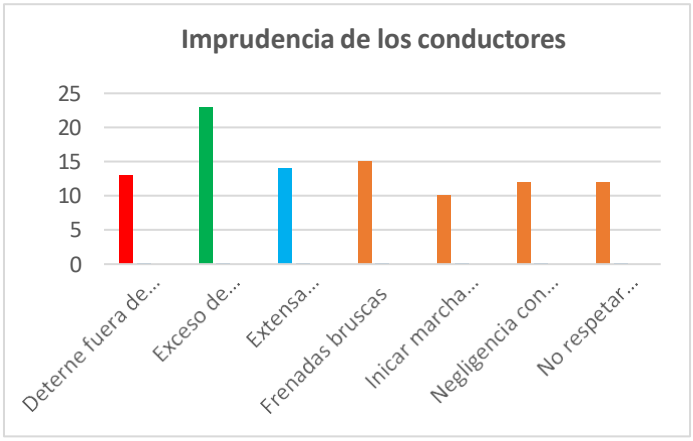
Razón	Cantidad	%
Demora	2	2
Precio	78	63
Inseguridad	29	24
No pasan	4	3
Incomodidad	10	8
No es necesario	1 0	0
TOTAL	**123**	**100%**



En el grafico se observa que las razones principales para no utilizar moto taxi son por la inseguridad (29%) y el precio del pasaje (78%).

Ítem N° 07.- Imprudencia de los Conductores

Imprudencia	Cantidad	%
Conducir en doble fila/cruzar líneas amarrillas	6	6
Detenerse fuera de la parada o en doble fila	13	11
Exceso de velocidad	23	19
Extensa conversación con pasajeros	14	11
Frenadas bruscas	15	12
Iniciar marcha apresuradamente	10	8
Negligencia con otros vehículos	15	12
No respetar sendas peatonales o ciclistas	12	10
Semáforo en rojo	10	8
Otros	5	4
TOTAL	**123**	**100%**



En el gráfico se observa que, con respecto a la imprudencia de los conductores del transporte público, el mayor porcentaje corresponde a exceso de velocidad (19%, seguido de negligencia con otros vehículos (12%), frenadas bruscas (15%), detenerse fuera de la parada o en doble fila (11%), conducir en doble fila/ cruzar líneas amarillas (6%), iniciar marcha apresuramiento (10%), no respetar senda peatonales o ciclistas (10%), cruzar en semáforo en rojo (8%), otros (4%).

Ítem N° 08: Comodidades que debería contar con un paradero

Imprudencia	**Cantidad**	**%**
Refugio de las inclemencias del tiempo	37	30%
Vigilancia o seguridad	24	19%
Asientos que permitan un descanso	25	20%
Que los vehículos se acerquen a la acera	11	9%
Que se aumente la frecuencia	7	6%
Iluminación en la parada	12	10%
Otros	7	6%
TOTAL	**123**	**100%**

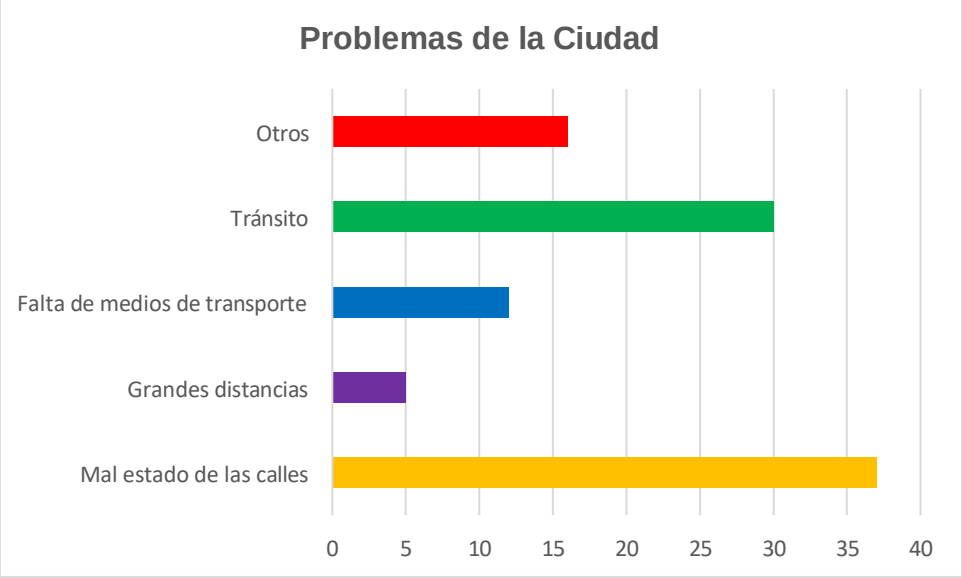
Fuente: Encuesta Origen – Destino

En el grafico se observa que con respecto a las comodidades con las que debería contar un paradero, el mayor porcentaje corresponde a refugio de las inclemencias del tiempo (30%), asientos que permitan un descanso (20%), vigilancia o seguridad (19%), iluminación en la parada (10%), que los vehículos se acerquen a la acera (9%), que se aumenten la frecuencia de los vehículos (6%) y otros (6%).

Ítems N° 09: Problemas en la ciudad

Problema	Cantidad	%
Mal estado de las calles	37	30
Grandes distancias	6	5
Falta de medios de transporte	15	12
Tránsito	45	37
Otros	20	16
TOTAL	**123**	**100%**

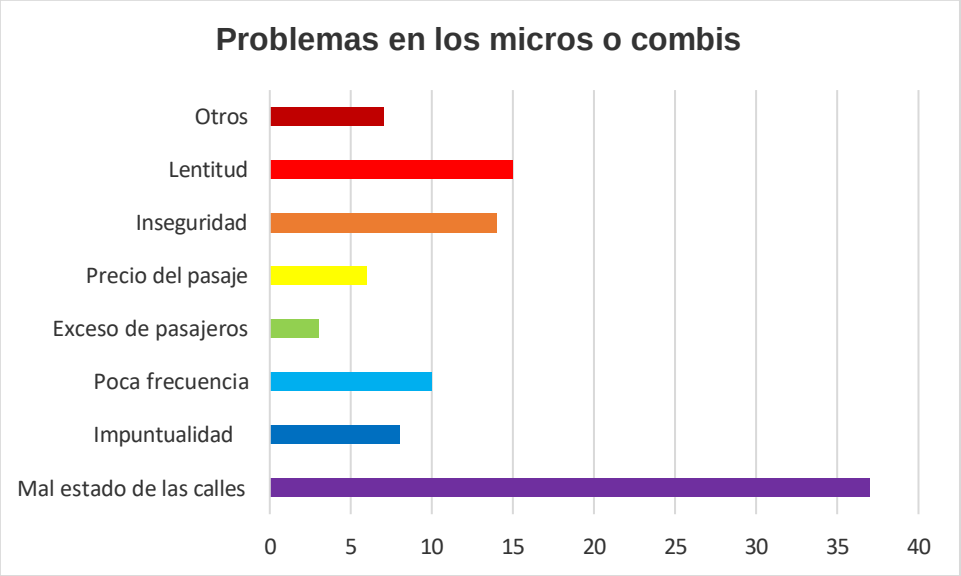
Fuente: Encuesta Origen – Destino



En el gráfico se observa que, con respecto a los problemas en la ciudad, el más alto porcentaje corresponde al Tránsito (37%), mal estado de las calles (30%), falta de medios de transporte (15%), Grandes distancias para encontrar un medio de transporte público (6%) otro (20%).

Ítem N° 10: Problemas en los micros o combis

Problema	Cantidad	%
Mal estado de las unidades	46	37
Impuntualidad	10	8
Poca frecuencia	12	10
Exceso de pasajeros	4	3
Precio del pasaje o tarifa	7	6
Inseguridad	17	14
Lentitud	19	15
Otro	8	7
TOTAL	**123**	**100%**



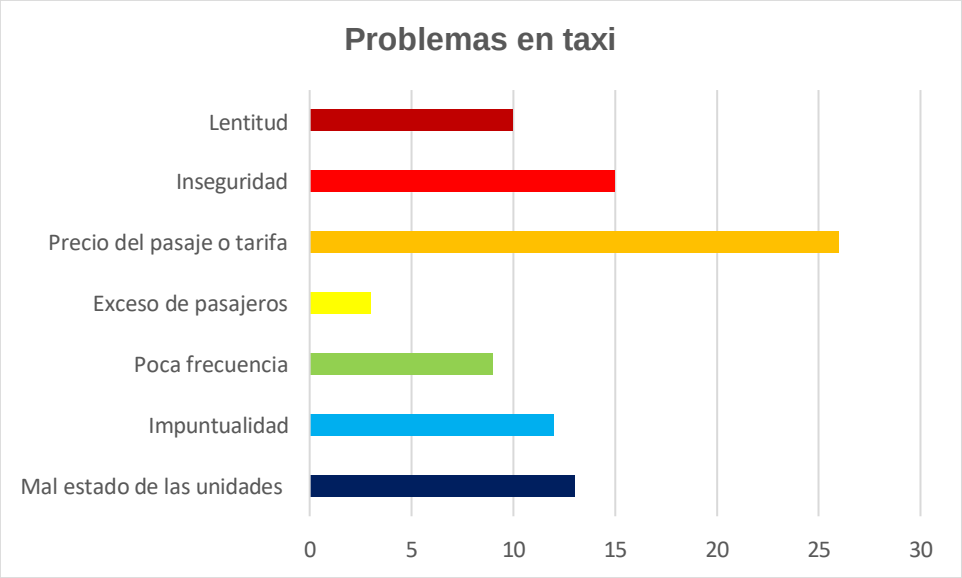
Fuente: Encuesta Origen – Destino

En el gráfico se observa que, con respecto a los problemas más frecuentes en los micros y combis, el mayor porcentaje corresponde al mal estado de las unidades (37%), exceso de pasajeros (4%), lentitud (19%), impuntualidad (10%), inseguridad (17%), tarifa (7%), y otros (8%).

Ítem N° 11: Problemas en los taxis

Problema	**Cantidad**	%
Mal estado de las unidades	16	13
Impuntualidad	15	12
Poca frecuencia	12	9
Exceso de pasajeros	4	3
Precio del pasaje o tarifa	32	26
Inseguridad	18	15
Lentitud	12	10
Otro	14	11
TOTAL	**123**	**100%**

Fuente: Encuesta Origen – Destino

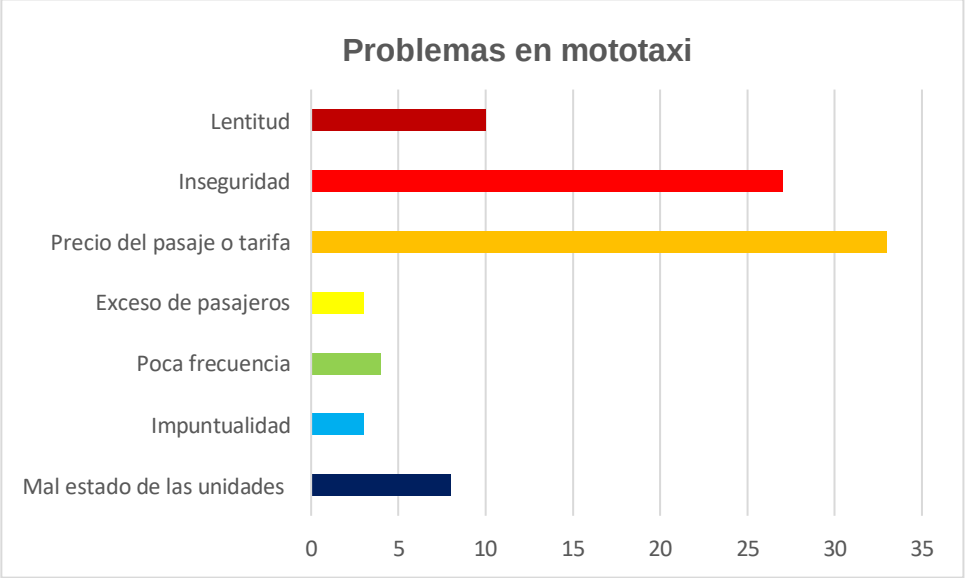


Fuente: Encuesta Origen – Destino

En el gráfico se observa que, con respecto a los problemas más frecuentes en los taxis, el mayor porcentaje corresponde a la tarifa (26%).

Ítem N° 12: Problemas en los mototaxis

Problema	Cantidad	%
Mal estado de las unidades	10	8
Impuntualidad	4	3
Poca frecuencia	5	4
Exceso de pasajeros	4	3
Precio del pasaje o tarifa	41	33
Inseguridad	33	27
Lentitud	12	10
Otro	14	12
TOTAL	**123**	**100%**



Fuente: Encuesta Origen – Destino

En el gráfico se observa que con respecto a los problemas más frecuentes en la moto taxis, el mayor porcentaje corresponde a la inseguridad (27%) y tarifa (33%).

Ítem N° 13.- Viajes en un día Laboral

Motorizados	102	83
No Motorizados	21	17

Fuente: Encuesta Origen – Destino

En el gráfico podemos observar que los viajes realizados en un día laboral, el mayor porcentaje corresponde a los viajes realizados en vehículos motorizados (83%).

6.2. Discusión de resultados

6.2.1 – Del servicio regular de transporte.

* Falta actualizar, modificar las rutas con la finalidad de reestructurar la red vial actual y los paraderos en función al crecimiento poblacional para la asignación de servicio de transporte y descentralizar y descongestionar las zonas críticas del casco urbano de la ciudad mediante el uso de vías alternas.
* No existen rutas integradoras que enlacen las zonas interurbanas más alejadas y de deficiente estructura vial que una con las macrozonas del Norte, Sur, Oeste y Este de la ciudad de Ica.
* El servicio de transporte en la ciudad de Ica, se encuentran centralizado y fraccionado y solo beneficia a una parte de la población porque la mayor oferta se concentra en las rutas que tiene las características de demanda (zona Norte, Sur, Oeste y Este), no existiendo rutas con servicio regular directo, que articulen al centro de la ciudad de Ica (capital) con los barrios o urbanizaciones principales de la ciudad, tales como San Joaquín, La Palma, Santa María, Av. Acomayo, Urb. Manzanilla entre otros, donde se concentran también los centros poblados generadores de viaje; la población realizar dos viajes e incluso hasta cinco viajes diferentes para llegar a su destino final, tal como se demuestra en la encuesta domiciliaria Origen-Destino.
* Asimismo, falta asignación de servicios a los centros poblados que han crecido poblacionalmente y se encuentran en proceso de consolidación urbana, como son las zonas rurales y zonas periféricas de la ciudad (Asentamientos Humanos y Centros Poblados como: Micaela Bastidas, Pasaje Valle, Fonavi-San Martín, Comatrana, Manzanilla por citar algunos).
* En relación con el manejo empresarial de los operadores de transporte que brindan el servicio de transporte en la ciudad de

Ica se realiza en forma empírica y existe poco conocimiento en temas de administración y gestión de empresas, las empresas no administran la flota y no cuentan con infraestructura empresarial (el 99%)

* En cuanto a la oferta vehicular de la ciudad de Ica, Se observa que existe una sobreoferta de vehículos de menor capacidad (taxis, moto taxis y combis) que superan los 13,000 mil vehículos.

- En cuanto a la contaminación ambiental en la ciudad de Ica, el 65% lo genera el transporte urbano. Asimismo, la falta de revisiones técnicas permite que tengamos un parque vehicular que supera los 20 años de antigüedad.

6.2.2. De los paraderos de rutas de transporte público.

* Actualmente los paraderos iníciales y finales se encuentran ubicados y concentrados dentro del casco urbano de la ciudad de Ica y son usados como zona de estacionamiento o parqueo de la flota vehicular (se estacionan en la vía pública), los cuales generan desorden en el transporte y aglutinamiento de pasajeros provocándose la inseguridad vial y posibles accidentes de tránsito en dichos lugares. Dichos casos se describen en el Av. Grau, Calle Ayacucho, Urubamba, Calle Tacna, Calle Independencia, Calle Loreto, por citar algunos, entre otros. Degradando el Ornato de la ciudad, existiendo reclamo de los vecinos residentes en la zona.

* Los Operadores de transportes mayormente no cuentan con una zona o local para el estacionamiento de sus unidades vehiculares, se estacionan en la vía pública.

* Asimismo, existen estacionamientos informales del servicio de transporte interprovincial en la Avenida Municipalidad, J.J. Elías, Calle Lambayeque, que reducen la capacidad vial y generan el desorden del transporte y afecta el normal desplazamiento de los vehículos, debido a la falta de un Terminal Terrestre oportuno para la ciudad.

6.2.3.- De los dispositivos de control de tránsito.

* Existe insuficiencia y deficiente señalización horizontal y vertical básica de intersecciones, paraderos y sentidos de tránsito y zonas rígidas en las principales vías de la ciudad.
* Las pocas señales verticales que existen no reúnen los criterios técnicos establecidos en el Manual de Control de Tránsito.
* La semaforización en las principales intersecciones de mayor flujo vehicular, no funcionan, como la que están ubicadas en la intersección Jr. Tacna/Av. Tacna,
  Av. Cutervo/Calle Ayacucho; Av. San Martín/ Av. Cutervo; Av. Grau/ calle Ayacucho; Av. Grau/ calle Paita, se encuentran operando ineficientemente y la falta reparación y mantenimiento.

6. 2.4.- De la infraestructura vial.

* En la relación a la VIALIDAD, Si bien, no se ha avanzado en el mejoramiento de la infraestructura vial del año 2000 a la fecha, falta aún la implementación y mantenimiento de las vías de acceso a los centros poblados que se encuentran en proceso de consolidación urbana la magnitud de las intervenciones y el diseño de la red vial dando como resultado que el 67% de la red vial se encuentra pavimentado y el 33% se encuentra afirmado y en proceso de pavimentación. El equipo consultor concluye que no existe un plan Vial Jerarquizado de las vías siendo el Eje vial Av. Maurtua, Calle Castrovirreyna,

Prolongación Grau, San Joaquín Viejo, Av. Bolívar las que soportan la mayor carga vehicular de sentido Norte a Sur y viceversa y la Red Nacional la Panamericana Sur y Vía Circunvalación Norte y Sur.

6.2.5.- Del transporte informal

* Existe una alta tasa de transporte informal del orden del 65%, especialmente Moto taxis y ticos que en la práctica no cuentan con zonas de trabajos y paraderos formales en cuanto al servicio que prestan las camioneta rural (combis) el 15% es informal generando así una competencia desleal contra los vehículos formales; Es importante precisar que más del 80% de las empresa que prestan el servicio de transporte urbano no cumplen con el recorrido autorizado y/o no llegan a su paradero inicial y/o final consignado en su tarjeta de circulación.

6.2.6.- Propuesta de ordenamiento.

* Se propone la elaboración de un programa de mantenimiento vial, que permita tener permanentemente un registro de información, actual de los inventarios de las vías y de los trabajos de mantenimiento y reparación, especialmente sobre los ejes estructuradores de la ciudad descritos y las vías de acceso a las diferentes zonas que conforman la ciudad de Ica, a través de una Gerencia de Transporte y Seguridad Vial.

6.2.7.- De los paraderos para el servicio de transporte público.

* Los paraderos iníciales y finales propuestos se reubicarán hacia las zonas periféricas y zonas rurales que se encuentran en proceso de consolidación urbana, teniendo como objetivo principal la asignación de servicios y la desconcentración de paraderos del casco urbano de la ciudad de Ica.

Asimismo, mejorando la seguridad vial y el ornato de las macrozonas analizadas descritas anteriormente.

* Se la señalización horizontal y vertical de paraderos de rutas que deben facilitar al usuario el intercambio entre medios de transporte con mayor factibilidad y oportunidad.
* Las zonas de paraderos propuestos de origen y destino de las rutas de transporte público deberán cumplir los siguientes criterios técnicos:

Propuesta 01:

a) Para zonas de paraderos de origen y destino que tengan una ruta cuyo paradero inicial o final se encuentre ubicada, en la vía pública solo podrán ubicar 2 unidades vehiculares por ruta y deberán tener un personal para el control de salida de cada vehículo. Las cuáles serán autorizadas previa presentación del Manual de Gestión de Operaciones de parte de la empresa que concesionen una ruta de transporte, y la verificación in-situ que realizara el personal técnico del área de transporte que determinará la ubicación correspondiente con la finalidad que no se afecte el normal desplazamiento del flujo vehicular en la zona de parada.

Propuesta 02:

a) Para zonas de paraderos de origen y destino que tengan 02 rutas o más cuyo paradero inicial o final se encuentren ubicadas dentro de una misma zona, podrán ubicar 02 unidades vehiculares, por cada ruta y deberán tener un personal para el control de salida de cada vehículo. Las cuáles serán autorizadas previa presentación del manual operaciones de parte de cada empresa que concesiones una ruta de transporte.

b) Los paraderos de cada ruta de transporte público tendrán una separación de dos metros, para las cuales el personal técnico el área de transporte deberá realizar la verificación in-situ para determinar la ubicaron correspondiente con la finalidad que no se afecte el normal desplazamiento del flujo vehicular en la zona.

* Asimismo, se propone que cada empresa operadora en el corto plazo para la primera fase del proceso de licitación cuente con una zona o local para el estacionamiento de su flota vehicular fuera del casco urbano de la ciudad de las macrozonas de estudio: Norte, Sur, Oeste y Este.
* Mientras se implemente el nuevo plan regulador y el público usuario se familiarice con los nuevos recorridos y cambio de sentido de las calles, con la finalidad de minimizar los impactos negativos que generaría de manear inmediata cambiar los nuevos recorridos y paraderos iníciales y/o finales para las rutas de transporte.

6.2. 8.- De la señalización y semaforización.

* Se propone el mantenimiento y pintado horizontal de la calzada con líneas divisorias, sentido de circulación, los cruces peatonales con pintura de tráfico de color blanco y la líneas divisorias y analizadas zonas rígidas propuestas de color amarillo tráfico con carácter de emergencia, en zonas escolares, hospitales, Plaza de Armas, así como paradero y el en las principales intersecciones viales parte el presente estudio.
* En cuanto a las intersecciones semaforizadas el estudio propone para la ciudad de Ica 25 intersecciones semaforizadas de tipo pedestal pastoral adosado sincronizado.

.

6.2.9.- En cuanto a las vías de acceso restringidos.

* El estudio final del Plan Regulador de Rutas propone para la ciudad de Ica que deben declararse vías de acceso restringido o áreas saturadas 18 Arterias de la ciudad para que las empresas para poder acceder a dichas vías deben ser licitadas para su operación.

6.2.10.- En cuanto fiscalización.

- **Primero. -** Es importante la implementación del cuerpo de inspectores municipales, para el control de tránsito y el transporte, en un mínimo de 15 y un máximo de 30 inspectores, a fin de tener un mejor cuerpo operativo para la implementación del Plan Regulador de Rutas.
- **Segundo**. - Es importante que la Municipalidad Provincial a través de la Sub Gerencia de Transporte y Seguridad Vial, cuente con una GRUA para el internamiento de las unidades vehiculares y la adecuación de las infracciones y sanciones a lo establecido en el nuevo Reglamento de Tránsito D.S. Nª 016-2009 MTC.
- **Tercero. -** Es importante recomendar si no hay una adecuada fiscalización de los servicios prestados no va a funcionar el sistema de rutas y de paraderos por lo que es de suma importancia la fiscalización y control del tránsito.

6.2.11.- De la formalización vehicular.

- Es importante formalizar la flota vehicular debidamente habilitada para el servicio regular de transporte urbano para cada ruta el cual en una primera fase exigir a los vehículos que pinte sus colores a través de franjas y utilicen en la parte frontal del vehículo la razón social y usen los paneles luminosos en el

cual debe consignar el código de ruta y el origen y destino de la ruta.

- Otro aspecto que es importante recomendar que los vehículos destinados al servicio de taxis utilicen casquetes luminosos en la parte posterior del vehículo y en las puertas laterales el logo de la empresa a la cual pertenece, esto es con la finalidad de poder diferenciar si es auto, particular, taxi u auto colectivo**.**
- En cuanto al servicio de moto taxis y triciclos es importante que la municipalidad determine la zona de trabajo y los paraderos que no deben estar ubicado en una vía arterial, y vía regional de conformidad al Reglamento Nacional de Transito.
- En cuanto al servicio de taxis, es importante un sinceramiento de flota vehicular por parte de las 60 empresas inscritas de manera formal, como de los vehículos inscritos de manera individual en la Municipalidad.

6.2.12.- De la peatonalización.

Jr. Ayacucho, Jr. Lima, Jr. Bolívar, Av. Grau, Av. Municipalidad, Calle Tacna, Calle Castrovirreyna, Calle Independencia, sin restringir en demasía el acceso al transporte privado y servicio de taxis.

6.2.13.- El cambio de sentido de circulación.

Jr. Tacna, Jr. Ayacucho, Calle Castrovirreyna, Calle Bolívar, Calle Tacna, Calle Paita, entre otras vías que conforma el área poligonal del cercado de Ica.

CONCLUSIONES

1.- El estudio del Plan Regulador de Rutas de Transportes, presenta resultados de distintos relevamientos referidos tanto a las características de la demanda de transporte de la totalidad de los medios empleados en la ciudad de Ica (combis, taxis, moto taxis y Station Wagon), conociendo las modalidades de los desplazamientos de la población y la satisfacción de sus deseos de viaje, como de las características de operación de las rutas de transporte público, a efectos de detectar los problemas de sobre oferta o demanda insatisfecha en los distintos sectores de la ciudad.

2.- Actualizar información para la planificación del transporte urbano con la finalidad de reestructurar la red vial actual y los paraderos en función al crecimiento poblacional para la asignación de servicio de transporte y descentralizar y descongestionar las zonas críticas del casco urbano de la ciudad mediante el uso de vías alternas.

3.- Mejorar la eficiencia del sistema de rutas permitiendo optimizar los tiempo de viaje, y a su vez reducir la contaminación ambiental y sonora evitando la saturación de las vías actualizando, modificando las rutas con la finalidad de reestructurar la red vial actual y los paraderos en función al crecimiento poblacional para la asignación de servicio de transporte y descentralizar y descongestionar las zonas críticas del casco urbano de la ciudad mediante el uso de vías alternas tal como se menciona en el punto 6.3.

4.- Proponer un Programa de Acciones Inmediatas, en donde participen los organismos involucrados en materia de transporte a los temas críticos identificados en el Diagnóstico de la Situación Actual y las propuestas de moderación, al actual plan de desarrollo urbano y transporte, en vigencia desde la década de los 90, que mantiene la población centrada geográficamente alrededor del centro de la ciudad

RECOMENDACIONES

1.- Los relevamientos realizados sobre el 100% las rutas de transporte han posibilitado definir para cada una de ellas, las características de su operación y su comportamiento, permitiendo construir el índice pasajero/kilómetro individual y total del sistema. Esta información será de suma importancia en etapas posteriores del estudio para determinar el pago por derecho a una concesión de ruta, especialmente al momento de analizar la posible reestructuración de rutas que conformará el Plan Regulador de Rutas.

2.- La implementación del Plan Regulador de Rutas no es la solución integral al problema del transporte, debido a que existen otros factores que influyen en el mismo como por ejemplo: infraestructura vial con una adecuada señalización horizontal, vertical y la red de semafórica y sus adecuados tiempos de ciclos y sincronización, sentido de tránsito, conservación de las vías; regulación del sistema de transporte de taxis independientes y de empresa, asimismo del servicio especial de vehículos menores, sistema efectivo de fiscalización del servicio y del tránsito, implementación de un programa permanente y sostenible para la Educación Vial tanto para los transportistas como para los peatones.

3.- Se debe mejorar la eficiencia del sistema de rutas permitiendo optimizar los tiempos de viaje, y a su vez reducir la contaminación ambiental y sonora evitando la saturación de las vías.

4.- Es importante establecer los parámetros para el correcto desarrollo del transporte en el Distrito de Ica mediante el estudio realizado en el presente Plan Regulador, implementando mayor cantidad de personal debidamente capacitado que se encargue de desarrollar el control del transporte, implementando medidas y procedimientos administrativos y sancionadores.

FUENTES DE INFORMACIÓN

CHAPARRO, I (2002). "**Evaluación del Impacto socioeconómico del Transporte Urbano en la Ciudad de Bogotá"**. El caso del sistema de Transporte masivo. Publicación de las Naciones Unidas

CHAPIN F., Stuart (1977). **"Planificación de usos del suelo urbano".** Barcelona: OikosTau

COMISIÓN PARA AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE (CEPAL). **"El desarrollo del transporte público urbano en América latina y el mundo".** Santiago de Chile. 1994

CURRIE, Lauchlin (1988**). "Urbanización y desarrollo, un diseño para el crecimiento metropolitano"**. Bogotá: Camacol - Universidad de los Andes

DEXTRE, J (2004). **"Seguridad Vial"**- Ciudades para la gente, Pontificia Universidad Católica deñ Perú, Boletín N° 04

Hernández Sampieri, Carlos Fernández Collado y Pilar Baptista Lucio, **Metodología de la investigación**, páginas 174 a 17

MOLINERO Molinero, Ángel y SÁNCHEZ ARELLANO Ignacio. (1996)., **"Transporte Público: Planeación, Diseño, Operación y Administración".** México.

SORT Juliá, Jordi (2006). **"Redes metropolitanas".** Barcelona: Gustavo Gili.

ORTUZAR, Juan de Dios. (1994). **"Modelos de Demanda de Transporte",** Segunda Edición, Ediciones Universidad Católica de Chile. Santiago de Chile.

WINGO, Lowdon (1972). **"Transporte y suelo urbano".** Barcelona: Oikos-Tau.

ANEXOS

PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPOTESIS	VARIABLES	INDICADORES	INSTRUMENTOS	METODOLOGIA
Problema General ¿De qué manera La Gestión Administrativa influye en la regulación del Transporte Público en el Distrito de Ica? **Problemas específicos** **PE1.** ¿De qué manera la Planificación del Transporte influye en la regulación del Transporte público en el Distrito de Ica? **PE2.** ¿De qué manera la organización del sistema de rutas influye en la regulación del transporte público en el Distrito de Ica? **PE3. ¿**De qué manera la Dirección de programas de acciones, influye en la regulación de transporte en el Distrito de Ica?	**Objetivo General** Conocer de que manera la Gestión Administrativa influye en la regulación del transporte Público en el Distrito de Ica. **Objetivos Específicos** **OE1.** Conocer de qué manera la planificación del transporte influye en la regulación del Transporte Público en el Distrito de Ica. **OE2.** Conocer de qué manera la organización del sistema de rutas influye en la regulación del transporte público en el Distrito de Ica. **OE3:** Conocer de qué manera la dirección de programas de acción influye en la regulación del transporte público en el Distrito de Ica.	**Hipótesis General** La Gestión Administrativa influye de una manera eficiente en la regulación del transporte público en el distrito de Ica **Hipótesis Específicas** **HE1.** La planificación del transporte influye de una manera eficiente en la regulación del transporte público en el distrito de Ica. **HE2.** La Organización del sistema de rutas influye eficientemente en la regulación del transporte público en el Distrito de Ica. **HE3.** La Dirección de programas de acción influye eficientemente en la regulación del transporte público en el Distrito de Ica.	**Independiente** La Gestión Administrativa. **Dependiente** Regulación del Transporte Público en el Distrito de Ica.	**Variable Independiente** Planificación del transporte. Organización del sistema de rutas Dirección de programas de Acción **Variable Dependiente** Optimización de los tiempos de viaje Reducción de la contaminación ambiental y sonora	- Observación - Entrevista	**Nivel Investigación** explicativo. **Diseño:** Diseño correlacional . La población estuvo compuesta por 145 trabajadores que laboran en las diferentes empresas de servicio público y trabajadores que laboran en la M.P. de Ica, MTC del Gobierno Regional La muestra estuvo compuesta por 123 trabajadores que laboran en el área de transporte (consejo provincial de Ica y M.T. de la región Ica, e Ingenieros)

ENCUESTA A INGENIEROS, TÉCNICOS Y PERSONAL OBRERO DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE. MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ICA Y REGIÓN ICA SOBRE EL ESTADO DEL TRANSPORTE URBANO EN EL DISTRITO DE ICA

1.- Se elabora el Plan Regulador de Rutas de transporte público para el Distrito de Ica garantizando su sostenibilidad operativa, económica, financiera y socio ambiental, en el marco de un sistema de transporte masivo urbano integrado, eficiente y eficaz, contribuyendo a la mejora de calidad de la vida del ciudadano.

2.- Se actualiza la información para la planificación del transporte urbano permitiendo generar una eficiente administración de rutas por parte de la autoridad administrativa de transporte del Distrito de Ica

3.- Se mejora la eficiencia del sistema de rutas permitiría optimizar los tiempos de viaje, evitando la saturación de las vías en el Distrito de Ica-2017.

4.- Se propone un programa de acciones Inmediatas, a los temas críticos identificados en el diagnóstico de la situación actual entonces se haría las propuestas de moderación, en donde participen los organismos involucrados en materia de transporte.

ENCUESTA REALIZADA A LOS TRANSPORTISTAS

Ítem N° 01.- Debería existir mayor control del estado en el servicio público

a) Si b) No

Ítem N° 2: Medio de transporte que utiliza con mayor frecuencia

a) Colectivo urbano
b) Colectivo interurbano
c) Taxi
d) Mototaxi

Ítem N° 03: Por qué razones no utiliza el transporte público

a) Demora
b) Precio
c) Inseguridad
d) No pasan
e) Incomodidad

Ítem N° 04: Razones por las que no utiliza colectivo inter urbano

a) Demora
b) Precio
c) Inseguridad
d) No pasan
e) Incomodidad

Ítem N° 05: Razones por las que no utiliza Taxi.

a) Demora
b) Precio
c) Inseguridad
d) No pasan
e) Incomodidad

Ítem N° 06: Razones por las que no utiliza Moto Taxi.

a) Demora
b) Precio
c) Inseguridad
d) No pasan
e) Incomodidad

Ítem N° 07.- Imprudencia de los Conductores

a) Conducir en doble fila/cruzar líneas amarrillas
b) Detenerse fuera de la parada o en doble fila
c) Exceso de velocidad
d) Extensa conversación con pasajeros

e) Frenadas bruscas
f) Iniciar marcha apresuradamente
g) Negligencia con otros vehículos
h) No respetar sendas peatonales o ciclistas Semáforo en rojo

Ítem N° 08: Comodidades que debería contar con un paradero

a) Refugio de las inclemencias del tiempo
b) Vigilancia o seguridad
c) Asientos que permitan un descanso
d) Que los vehículos se acerquen a la acera
e) Que se aumente la frecuencia

Ítems N° 09: Problemas en la ciudad
a) Mal estado de las calles
b) Grandes distancias
c) Falta de medios de transporte Tránsito

Ítem N° 10: Problemas en los micros o combis
a) Mal estado de las unidades
b) Impuntualidad
c) Poca frecuencia
d) Exceso de pasajeros
e) Precio del pasaje o tarifa
f) Inseguridad
g) Lentitud

Ítem N° 11: Problemas en los taxis
a) Mal estado de las unidades
b) Impuntualidad
c) Poca frecuencia
d) Exceso de pasajeros
e) Precio del pasaje o tarifa
f) Inseguridad

Ítem N° 12.- Viajes en un día Laboral

a) Motorizados
b) No Motorizados