

**UNIVERSIDAD NACIONAL DEL CALLAO**  
**ESCUELA DE POSGRADO**  
**UNIDAD DE POSGRADO DE LA FACULTAD DE**  
**CIENCIAS CONTABLES**



**“LA EXONERACIÓN DEL IGV EN EL SERVICIO DE  
TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS Y LA  
GENERACION DE BENEFICIOS A LOS USUARIOS DE  
PROTRANSPORTE”**

**TESIS PARA OPTAR EL GRADO ACADEMICO DE  
MAESTRO EN TRIBUTACION**

**ROBERTO RICARDO RICALDI SUELDO**

**Callao, 2021**

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Roberto Ricaldi Sueldo".

**PERÚ**

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Roberto Ricaldi Sueldo".



## HOJA DE REFERENCIA DEL JURADO Y APROBACIÓN

### JURADO EVALUADOR DE TESIS:

- DR. ROGER HERNANDO PEÑA HUAMÁN PRESIDENTE
- MG. GUIDO MERMA MOLINA SECRETARIO
- DRA. ROSA VICTORIA MESIAS RATTO MIEMBRO DEL JURADO
- MG. RONAL PEZO MELENDEZ MIEMBRO DEL JURADO

### ASESOR DE TESIS:

- ASESOR: MG. JUAN ZAPATA URDIALES

**N° Libro** : 001

**N° Folio** : 17

**N° Acta** : 008-2021-UPG-FCC

**Fecha de Aprobación** : 02 de julio de 2021

**Resolución de Sustentación** : Resolución N° 022-2021-C.D.-UPG/FCC

## DEDICATORIA

Dedico esta tesis a DIOS, quien supo guiarme por el buen camino, por darme fuerzas para seguir adelante para la conclusión de mis objetivos como profesional; a mi familia por el tiempo y paciencia que tuvieron conmigo para realizar mi investigación y ayudarme a enfrentar un nuevo reto que me da la vida.

## AGRADECIMIENTO

Quiero agradecer a mi Alma Mater “Universidad Nacional del Callao” y profesores, por haberme brindado los conocimientos en mi formación profesional y personal, con principios que han permitido seguir avanzando en busca de nuevos retos y logro de objetivos como es los estudios de la maestría en Tributación.

	ÍNDICE	Pág.
CARATULA.....		I
PÁGINA DE RESPETO.....		II
HOJA DE REFERENCIA DEL JURADO Y APROBACION.....		III
DEDICATORIA.....		IV
AGRADECIMIENTO.....		V
ÍNDICE.....		1
TABLAS DE CONTENIDO.....		5
TABLAS DE FIGURAS .....		7
TABLAS DE IMÁGENES.....		9
RESUMEN.....		10
RESUMO.....		12
INTRODUCCIÓN.....		14
<b>I</b>	<b>PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA</b>	
1.1	Descripción de la Realidad Problemática.....	16
1.2	Formulación del problema .....	19
1.2.1	Problema General.....	19
1.3	Problemas específicos.....	20
1.3.1	Objetivos de la investigación .....	20
1.3.2	Objetivo General.....	20
1.3.3	Objetivos Específicos.....	20
1.4	Limitantes de la investigación.....	21
1.4.1	Teórica.....	21
1.4.2	Temporal.....	21
1.4.3	Espacial.....	21
<b>II</b>	<b>MARCO TEÓRICO</b>	
2.1	Antecedentes del estudio.....	22

2.1.1	Internacional .....	22
2.1.2	Nacional.....	26
2.2	Bases Teóricas.....	29
2.3	Conceptual.....	36
2.4	Definiciones de términos básicos.....	41
<b>III</b>	<b>HIPÓTESIS Y VARIABLES</b>	
3.1	Hipótesis.....	47
3.1.1	Hipótesis General.....	47
3.1.2	Hipótesis Específicas.....	47
3.2	Definición conceptual de variables.....	47
3.2.1	Operacionalización de variable.....	47
<b>IV</b>	<b>DISEÑO METODOLÓGICO</b>	
4.1	Tipo y diseño de investigación.....	49
4.1.1	Tipo de investigación.....	49
4.1.2	Diseño de investigación .....	49
4.2	Método de investigación.....	50
4.3	Población y muestra .....	51
4.3.1	Población.....	51
4.3.2	Muestra.....	52
4.4	Lugar de estudio .....	53
4.5	Técnicas e instrumentos para la recolección de la información.....	54
4.5.1	Técnica.....	54
4.5.2	Instrumentos .....	55

4.6	Análisis y procesamiento de datos.....	55
4.6.1	Análisis de datos.....	56
4.6.2	Procesamientos de datos.....	56

## **V RESULTADOS**

5.1	Resultados descriptivos.....	57
5.1.1	Resultados descriptivos de la Hipótesis específica N° 1.....	57
5.1.2	Resultados descriptivos de la Hipótesis específica N° 2.....	66
5.1.3	Resultados descriptivos de la Hipótesis general.....	81
5.2	Resultados inferenciales.....	82
5.2.1	Resultados inferenciales de la Hipótesis específica N° 1.....	82
5.2.2	Resultados inferenciales de la Hipótesis específica N° 2.....	85
5.2.3	Resultados inferenciales de la Hipótesis general.....	89

## **VI DISCUSION DE RESULTADOS**

6.1	Contrastación y demostración de la hipótesis con los resultados.....	90
6.1.1	Contrastación de la hipótesis 1 con los resultados de la investigación...90	
6.1.2	Contrastación de la hipótesis 2 con los resultados de la investigación...92	
6.1.3	Contrastación de la hipótesis general con los resultados de la investigación.....93	
6.2	Contrastación de los resultados con otros estudio similares.....94	
6.2.1	Contrastación de los resultados de la hipótesis específica 1 con otro estudio similar.....94	
6.2.2	Contrastación de los resultados de la hipótesis específica 2 con otro estudio similar.....95	



6.3	Responsabilidad ética de acuerdo a los reglamentos vigentes.....	97
	<b>CONCLUSIONES.....</b>	<b>98</b>
	<b>RECOMENDACIONES.....</b>	<b>101</b>
	<b>REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS.....</b>	<b>102</b>
	<b>ANEXOS.....</b>	<b>111</b>
	Anexo 1: Matriz de consistencia.....	112
	Anexo 2: Declaración Jurada de ser el autor de la investigación.....	113
	Anexo 3: Instrumentos validados .....	114
	Anexo 4: Distribución porcentual de los ingresos del fideicomiso COSAC.....	122
	Anexo 5: Participación de los ingresos del fideicomiso COSAC 2010-2019...	123

## TABLAS DE CONTENIDO

Pág.

Tabla N° 1 Evolución de los Ingresos en el servicio de transporte público de pasajeros de Lima Metropolitana obtenidos por PROTRANSPORTE en los años 2010 a 2019.....	58
Tabla N° 2 Evolución de los Ingresos totales en el servicio de transporte público de pasajeros en Lima Metropolitana en los años 2010 a 2019.....	59
Tabla N° 3 Valor monetario de la tarifa de pasaje.....	60
Tabla N° 4 Valor monetario de la tarifa integrada del pasaje.....	61
Tabla N°5 Evolución de la ejecución de gastos de mantenimiento de la infraestructura, operación y retiro de flota en los años 2013 a 2019.....	62
Tabla N° 6 Evolución de los gastos por retiro de flota de servicio de transporte público en los años 2012 a 2019.....	64
Tabla N° 7 Relación entre los ingresos del servicio de transporte público de pasajeros que obtiene PROTRANSPORTE y la Inversión de gastos de mantenimiento de la infraestructura, operación y retiro de flota en los años 2012 a 2019.....	65
Tabla N° 8 Ingresos por la Participación de las empresas privadas en la venta de pasajes no gravados con IGV en los años 2010 a 2019.....	67
Tabla N° 9 Evolución del patrimonio de las empresas privadas que conforman el Metropolitano entre 2010 a 2019.....	68
Tabla N° 10 Cantidad de buses que aportan las empresas privadas en la troncal y alimentadores.....	69
Tabla N° 11 Composición de los equipos del sistema de recaudo mediante la tarjeta sin contacto.....	70

Tabla N° 12 Cantidad de trabajadores D.Leg.728 y servicios de terceros en las empresas privadas que conforman el Metropolitano.....	71
Tabla N° 13 Cantidad de viajes realizados por los pasajeros en buses troncal y alimentadores en los años 2010 a 2019.....	72
Tabla N° 14 Evolución del promedio anual de viajes de los pasajeros en un día hábil entre los años 2014 a 2019.....	73
Tabla N° 15 La rapidez es el aspecto que mejor valora del servicio de transporte del Metropolitano entre los años 2011 a 2019.....	74
Tabla N° 16 Tipo y Características de Buses troncales y Alimentadoras.....	75
Tabla N° 17 Accidentes en los buses troncal y alimentadores del Metropolitano entre los años 2015 a 2019.....	76
Tabla N° 18 Cantidad de Rutas del Metropolitano.....	77
Tabla N° 19 Cantidad de estaciones del Metropolitano.....	78
Tabla N° 20 Cantidad de infraestructura al servicio de los buses del Metropolitano.....	79
Tabla N° 21 Relación entre la inversión y participación de la empresa privada en los ingresos de servicio de transporte público de pasajeros y la demanda por la calidad del servicio en los años 2010 a 2019.....	80

<b>TABLAS DE FIGURAS</b>	<b>Pág.</b>
Figura N° 1 Evolución de los ingresos en la venta de pasajes no gravada con IGV del servicio de transporte público de pasajeros obtenidos por PROTRANSPORTE en los años 2010 a 2019.....	58
Figura N° 2 Evolución de los ingresos totales en el servicio de transporte público de pasajeros en Lima Metropolitana en los años 2010 a 2019.....	59
Figura N° 3 Evolución de la ejecución de gastos de mantenimiento, operación y retiro de flota en los años 2013 a 2019.....	62
Figura N° 4 Evolución de la ejecución de gastos por retiro de flota de servicio de transporte en los años 2012 a 2019.....	64
Figura N° 5 Relación entre los ingresos del servicio de transporte de pasajeros que obtiene PROTRANSPORTE y los gastos de construcción, mantenimiento, operación de la infraestructura y retiro de flota en los años 2012 a 2019.....	65
Figura N° 6 Ingresos por la participación de la empresa privada en la venta de pasajes no gravado con IGV en los años 2010 a 2019.....	67
Figura N° 7 Evolución del patrimonio de las empresas privadas que conforman el Metropolitano en los años 2010 a 2019.....	68
Figura N° 8 Cantidad de buses que aportan las empresas privadas en la troncal y alimentadores.....	69
Figura N° 9 Cantidad de trabajadores D.Leg.728 y servicio de terceros en las empresas privadas que conforman el Metropolitano.....	71
Figura N° 10 Cantidad de viajes realizados por los pasajeros en buses troncal y alimentadoras en los años 2010 a 2019.....	72
Figura N° 11 Evolución de promedio anual de viaje de los pasajeros en un día hábil en los años 2014 a 2019.....	73

Figura N° 12 Accidentes en los buses troncal y alimentadoras del Metropolitano en los años 2015 a 2019.....	76
Figura N° 13 Relación de entre la inversión y participación de la empresa privada en los ingresos en el servicio de transporte público de pasajeros y la demanda por la calidad del servicio en los años 2010 a 2019.....	80

<b>TABLAS DE IMÁGENES</b>	<b>Pág.</b>
Imagen N° 1 Tarjeta general, tarjeta Universitaria y tarjeta Escolar.....	60
Imagen N° 2 Equipos de ingreso y salida de pasajeros.....	70

## RESUMEN

El presente trabajo de investigación, tiene como propósito de demostrar si se cumple con los objetivos económicos y sociales de la exoneración del Impuesto General a las Ventas en el Servicio de Transporte Público de Pasajeros de Lima Metropolitana en PROTRANSPORTE en los años 2010 a 2019, como es atraer e incentivar la inversión privada, desarrollo del sector transporte con nueva tecnología, desarrollo del área geográfica, genera empleos formales, mejora el medio ambiente porque los buses utilizan GNV (Gas Natural), mediante el programa de retiro de flota reduce los vehículos antiguos contaminantes del ambiente mejorando la calidad del aire. Asimismo PROTRANSPORTE y la empresa privada a través del Metropolitano brindan servicios de calidad a sus pasajeros como la infraestructura moderna, segura y estratégica que necesita el pasajero, vías de uso exclusivo para los buses del Metropolitano, señalética peatonal y vehicular, semaforización en el recorrido del Metropolitano, video cámaras de vigilancia en buses y estaciones, personal de seguridad y limpieza de las estaciones, buses modernos, ecológicos y de fácil acceso para personas con movilidad restringida, conductores capacitados y con alta experiencia, servicio de recaudo con la tarjeta sin contacto que dinamizan la entrada rápida y segura del pasajero. En consecuencia todos los servicios prestados son en beneficio de los pasajeros, mejorando la calidad de vida de la población urbana de Lima Metropolitana.

Al respecto, el Servicio de Transporte Público de Pasajeros de Lima Metropolitana tiene el carácter de servicio público, que consiste en toda actividad que tiene como fin primordial la satisfacción de necesidades colectivas; prestada u ofertada de manera general, es decir para todo aquél que lo necesite; de manera continua y regular, en cuanto al acceso a dicho servicio.

Por lo expuesto, debemos afirmar que los resultados de la investigación, demuestra que la exoneración del IGV del servicio de transporte público de Lima Metropolitana, contribuye al crecimiento económico sostenido de las empresas privadas y PROTRANSPORTE, gracias a la demanda de pasajeros en el periodo

de estudio 2010 a 2019 y porque es un servicio básico social de primera necesidad donde el servicio prestado es rápido, seguro y moderno usado por la población, generando un gran impacto positivo en toda la escala productiva de la ciudad de Lima.

Los resultados demuestran que existe una relación de causa y efecto por la correlación de las variables que intervienen en la investigación.

Palabras claves:

Exoneración, Impuesto General a las Ventas, servicio transporte público de pasajeros, servicio público, demanda de pasajeros, oferta de servicios y Calidad de vida.



## RESUMO

O objetivo deste trabalho de pesquisa é demonstrar se os objetivos econômicos e sociais da exoneração do Imposto Geral sobre Vendas no Serviço de Transporte Público de Passageiros da Região Metropolitana de Lima são atendidos no PROTRANSPORTE nos anos de 2010 a 2019, no sentido de atrair e incentivar investimento privado, desenvolvimento do setor de transportes com novas tecnologias, desenvolvimento da área geográfica, geração de empregos formais, melhora o meio ambiente porque os ônibus utilizam GNV (Gás Natural), através do programa de retirada de frota reduz os poluentes ambientais dos veículos antigos melhorando a qualidade do ar. Da mesma forma, a PROTRANSPORTE e a empresa privada através do Metropolitano prestam serviços de qualidade aos seus passageiros como a infraestrutura moderna, segura e estratégica de que o passageiro necessita, vias de uso exclusivo dos ônibus Metropolitano, sinalização de pedestres e veiculares, semáforos na rota do Metropolitano, câmeras de videovigilância em ônibus e estações, pessoal de segurança e limpeza das estações, ônibus modernos, ecológicos e de fácil acesso para pessoas com mobilidade restrita, motoristas treinados e altamente experientes, serviço de coleta com cartão sem contato que agilizam o atendimento rápido e seguro entrada do passageiro. Conseqüentemente, todos os serviços prestados são em benefício dos passageiros, melhorando a qualidade de vida da população urbana da região metropolitana de Lima.

Nesse sentido, o Serviço Público de Transporte de Passageiros da Região Metropolitana de Lima tem o caráter de serviço público, que consiste em qualquer atividade que tenha como finalidade primordial a satisfação de necessidades coletivas; emprestado ou oferecido de forma geral, ou seja, para todos que dele necessitarem; de forma contínua e regular, ao nível do acesso ao referido serviço.

Portanto, devemos afirmar que os resultados da investigação mostram que a isenção de IVA do serviço de transporte público da Lima Metropolitana contribui para o crescimento econômico sustentado das empresas privadas e da

PROTRANSPORTE, graças à demanda de passageiros no período de estudo 2010 a 2019 e por ser um serviço social básico de primeira necessidade onde o serviço prestado é rápido, seguro e moderno utilizado pela população, gerando um grande impacto positivo em toda a escala produtiva da cidade de Lima.

Os resultados mostram que existe uma relação de causa e efeito devido à correlação das variáveis envolvidas na pesquisa.

Palavras chaves:

Isenção, Imposto Geral sobre Vendas, Serviço de Transporte Público de Passageiros, Serviço Público, Procura de Passageiros, Oferta de Serviço e Qualidade de Vida.

## INTRODUCCIÓN

El servicio de transporte público de pasajeros es de vital importancia para la economía del país. Es por ello que el Estado como ente promotor, ha promulgado el beneficio tributario como es la exoneración del Impuesto General a las Ventas de acuerdo a los artículos 5, 6, 7 y numeral 2 del Apéndice II del Texto Único Ordenado de la Ley del IGV Decreto Supremo N° 055-99-EF, con la finalidad de incentivar los objetivos económicos y sociales que incremente el crecimiento y desarrollo del sector transporte, brindando a su vez un aporte más eficiente a la economía del país.

La exoneración del IGV es un gasto tributario al representar un ingreso fiscal que no va a ser percibido por el Estado, considerado también como un costo de oportunidad para el mismo, ya que implica el ingreso que deja de ser percibido con la finalidad de atraer la inversión privada y promover el crecimiento económico y social del sector transporte urbano de Lima.

El presente trabajo de investigación representa un esfuerzo por demostrar a través de la investigación, si se está cumpliendo los objetivos de la exoneración del Impuesto General a las Ventas en el Servicio de Transporte Público de Pasajeros de Lima Metropolitana con el propósito de analizar los efectos del impacto social y económico en el sistema de transporte en beneficios de los usuarios y/o pasajeros, mejorando la calidad de vida de la población urbana de Lima Metropolitana.

El contenido de este proyecto de investigación, está dividido en seis capítulos, las cuales se detallan a continuación:

El capítulo I: Trata sobre los aspectos de planteamiento del problema, en el que se evalúa la problemática del desarrollo de la investigación sobre la incidencia la exoneración de IGV, estableciendo la determinación y formulación del problema, los objetivos de la investigación para obtener los análisis teóricos, doctrinario y práctico sobre la contribución de la exoneración del Impuesto General a las

Ventas en PROTRANSPORTE en beneficios a los usuarios, así como sus limitantes de la investigación.

En el capítulo II: Se enfoca en los antecedentes del estudio internacional y nacional, así como la base teórica y conceptual, dando sustento teórico al trabajo; en el capítulo se aborda cuestiones teóricas y doctrinarias sobre el asunto. Finalmente, presentamos la definición de términos básicos relacionados con el tema de investigación.

En el capítulo III: Tratamos sobre el planteamiento de las Hipótesis y definición conceptualizando las variables y operacionalización de variables independientes y dependientes aplicadas a la investigación.

En el capítulo IV: Se plantea el tipo y diseño de la investigación, metodología, población y la muestra, lugar de estudio, periodos, asimismo señala las técnicas e instrumentos de recolección de datos y análisis procesamiento de datos.

En el capítulo V: Resultados de la contrastación de hipótesis con estadística descriptiva e inferencial.

En el capítulo VI: Discusión de resultados de la investigación, contrastación y demostración de la hipótesis con los resultados, contrastación con otros autores con estudios similares y responsabilidad ética de acuerdos a los reglamentos vigentes.

Asimismo se puede apreciar que las conclusiones y recomendaciones, reflejan el resultado de la investigación y de acuerdo a los objetivos planteados que permiten establecer futuras decisiones.

Finalmente, la presente investigación se adjunta los Anexos como es la matriz de consistencia, instrumentos de validación, otras tablas utilizados para el análisis de la información.

# I PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

## 1.1 Descripción de la realidad problemática.

Un estudio sobre el análisis de las exoneraciones realizado por el (Ministerio de Economía y Finanzas [MEF], 2003, p.8) concluyó que:

El termino más amplio para referirse a las exoneraciones tributarias e incentivos es el “gasto tributario” fue acuñado en 1967 por Stanley Surrey, Secretario del Tesoro de EE.UU para la política tributaria bajo el mandato del presidente Johnson, explicó que el término gasto tributario enfatiza la similitud de las exoneraciones tributarias con programas de gasto directo. El uso de exoneraciones tributarias está bastante difundido en el mundo, desde países desarrollados como EE.UU. Canadá, Irlanda hasta países en vías de desarrollo como la India, Brasil, Pakistán, Egipto, Nigeria, Angola y países de sudeste asiático entre otros países. (MEF, 2003, p.10).

Los principales objetivos planteados para el uso de exoneraciones:

- ✓ Atraer inversión y nueva tecnología.
- ✓ Fomentar el desarrollo de determinadas industrias consideradas estratégicas por el Estado.
- ✓ Entrenar y desarrollar el capital humano y generar empleo.
- ✓ No perder competitividad, en términos de la capacidad de atraer inversiones, dado el uso por países vecinos.
- ✓ Fomentar el desarrollo de áreas geográficas deprimidas o que presentan desventajas de infraestructura o atención del Estado. (MEF, 2003, p.9)

Otro estudio sobre los cambios en los sistemas integrados de transporte público masivo en ciudades de América Latina, realizado por el Naciones Unidas a través de su revista (Comisión Económica para América Latina y el Caribe [CEPAL], fue realizado por Pardo (2009) sostiene que:

El transporte público es una herramienta fundamental para solucionar los problemas de transporte urbano y lograr una ciudad eficiente y equitativa, ya que el transporte público es más eficiente que el privado motorizado en

términos de pasajeros transportados por unidad de espacio, consumo energético e impactos ambientales. Además, se deben tener en cuenta sus características de equidad social y eficiencia de inversión de recursos públicos, la mejoría de los sistemas de transporte público es crucial para el desarrollo sostenible de una ciudad en términos sociales, ambientales, económicos, políticos y urbanísticos (pp.7-8).

En el Perú, la exoneración de IGV es un instrumento fiscal y de tipo legal por disposición expresa de la Ley, que genera la dispensa del pago del IGV por un determinado tiempo, es por ello que el poder ejecutivo presenta ante el congreso de la Republica el proyecto de ley N° 3674/2018-CR (28 de noviembre de 2018) que expone los motivos para se siga prorrogando la exoneración de IGV en el servicio de transporte público de pasajeros. Son medidas de carácter social para proteger a los sectores de menores recursos que utilizan masivamente el servicio de transporte público, manteniendo los niveles de precios accesibles y democratización del uso del transporte al ser necesario para las actividades económicas de la población e incentiva el desarrollo del sector transporte.

En el Perú, un estudio sobre la problemática del servicio transporte público de pasajeros realizado por el (Banco Interamericano de Desarrollo [BID], 2016, p.6) señala que:

Lima, capital del Perú, es una de las áreas urbanas de mayor crecimiento en América Latina y el Caribe. La población de Lima, tiene aproximadamente 9,9 millones de habitantes representa aproximadamente un tercio de la del país. Entre 2007 y 2012, la población de la ciudad creció en un 11%.

El sistema de transporte público de Lima es altamente caótico e informal, resultado de las políticas de liberalización de inicios de los años noventa, cuando el gobierno desreguló el sistema, eliminando la regulación de tarifas y las barreras de acceso. El gobierno autorizó la importación de vehículos usados del exterior y la prestación de servicios de transporte

público por cualquier persona o empresa. Entre 1990 y 2000, el número de vehículos de transporte público se disparó de 10.500 a 47.000, y el de rutas de transporte autorizadas en Lima pasó de 150 a 411 (DESCO, 2004). (Bielich 2009) sostiene que la sobreoferta y la informalidad en el sector han redundado en una baja calidad del servicio y en altos niveles de accidentalidad y contaminación atmosférica. (BID, 2016. P.7).

Debido a la grave crisis que atraviesa el servicio de transporte público la Municipalidad Metropolitana de Lima, tiene el objetivo estratégico de hacer de Lima una ciudad segura, moderna, competitiva, sostenible e integrada al mundo globalizado, crea el sistema integrado de transporte público de Lima Metropolitana, aprueba el plan regulador de rutas, a fin de mejorar la calidad de vida de la población y la movilidad urbana. (Ordenanza Municipal N.º 1613, 2012).

Al respecto, la Municipalidad Metropolitana de Lima otorga la facultad a **PROTRANSPORTE** como ejecutor del Programa de Transporte Urbano de Lima, para autorizar circular de vehículos para el servicio público de transporte masivo de pasajeros en las zonas intangibles y de reserva las áreas incluidas dentro del derecho de las vías expresas y colectoras en las que se ubica el Corredor Segregado de alta Capacidad (COSAC I), realizar concesiones, señalizaciones, demarcaciones, semaforización y mantenimiento del área ocupada. (Ordenanza Municipal N.º 682, 2004).

El problema se suscitaría, si existiera una eliminación de la exoneración de IGV en el servicio de transporte público de pasajeros, generaría desequilibrios económicos a PROTRANSPORTE, porque el impuesto de IGV se traslada al consumidor final o usuario que encarecería el precio del pasaje ya no sería accesible para una parte del sector población, suscitándose un descontento social afectando la economía de los usuarios que utilizan el Metropolitano como medio de transporte.

Cabe señalar que los ingresos que obtiene PROTRANSPORTE una parte, constituyen un instrumento para financiar las necesidades de gasto y se agrupan en los siguientes rubros generales:

- ✓ Mantenimiento de infraestructura como son las vías, estaciones, terminales, patios y áreas verdes.
- ✓ Personal de limpieza y agentes de seguridad distribuidos en estaciones y terminales.
- ✓ Semaforización, señalización, equipos de vigilancia y sistema de monitoreo ambiental.
- ✓ Programa de Bono de Chatarreo de vehículos de transporte público.

En consecuencia, el presente trabajo de investigación tiene el propósito de demostrar, si se cumple con los objetivos de la exoneración del Impuesto General a las Ventas en el servicio público de pasajeros en Lima Metropolitana y como contribuye en generar beneficios a los usuarios o pasajeros por los servicios de calidad prestados por PROTRANSPORTE en los años 2010 a 2019.

A partir de la problemática descrita, se consideró pertinente el estudio de la exoneración tributaria del IGV del sector transporte público de pasajeros de Lima Metropolitana y la generación de los beneficios a los usuarios de **PROTRANSPORTE**, ya que se consideran variables fundamentales de análisis para el presente trabajo de investigación y para lo cual plantearemos el problema de investigación, según el acápite siguiente.

## **1.2 Formulación del problema**

### **1.2.1 Problema general**

El problema de investigación planteado, pretende responder a la siguiente interrogante:

¿La exoneración del Impuesto General a las Ventas en el servicio de transporte público de pasajeros en Lima Metropolitana cumple con sus



objetivos y contribuye en generar beneficios a los usuarios de PROTRANSPORTE en los años 2010 a 2019?

### **1.2.2 Problemas específicos**

Además del planteamiento del problema principal, se formula otra interrogante en base a la siguiente pregunta:

1. ¿Los ingresos del servicio de transporte público de pasajeros en Lima Metropolitana que obtiene PROTRANSPORTE, permiten los gastos de mantenimiento de la infraestructura, operación y retiro de flota en los años 2012 a 2019?
2. ¿La inversión e ingresos de la empresa privada en el servicio de transporte público de pasajeros en Lima Metropolitana, contribuye con la demanda de pasajeros por la calidad del servicio en los años 2010 a 2019?

## **1.3 Objetivos de la investigación**

### **1.3.1 Objetivo general**

Determinar si la exoneración de Impuesto General a las Ventas en el servicio de transporte público de pasajeros de Lima Metropolitana, cumple con sus objetivos y contribuye en generar beneficios a los usuarios de PROTRANSPORTE en los años 2010 a 2019.

### **1.3.2 Objetivos específicos**

1. Determinar si los ingresos del servicio de transporte público de pasajeros de Lima Metropolitana que obtiene PROTRANSPORTE, permiten los gastos de mantenimiento de la infraestructura, operación y retiro de flota en los años 2012 a 2019.

2. Determinar si la inversión e ingresos de la empresa privada en el servicio de transporte público de pasajeros de Lima Metropolitana, contribuye con la demanda de pasajeros por la calidad del servicio en los años 2010 a 2019.

#### **1.4 Limitantes de la investigación.**

En el presente trabajo no se presentaron limitantes:

##### **1.4.1 TEÓRICO.**

Para el trabajo de investigación no se presentó ninguna limitante en el ámbito teórico, ya que se cuenta con fuentes de información suficiente que trataran el tema, abarcando desde las memorias institucionales de PROTRANSPORTE hasta informes de organismos internacionales, contribuyendo con información resaltante, es de dominio público.

##### **1.4.2 TEMPORAL.**

El presente estudio de investigación no se presentó ninguna limitante, es longitudinal porque se dispone de información de los años 2010 al 2019,

##### **1.4.3 ESPACIAL.**

El trabajo de investigación no se presentó limitaciones, ya que la unidad de estudio es el Instituto Metropolitano PROTRANSPORTE de Lima, ubicada en Jr. Cusco 286 distrito de Cercado de Lima, Provincia de Lima Departamento de Lima, Perú.

## **II MARCO TEÓRICO**

### **2.1 Antecedentes**

Los antecedentes de la investigación, se tomaron como información la revisión de las investigaciones realizadas entorno a nuestro tema, extraemos algunas de sus conclusiones en función de la relevancia que tienen para nuestro estudio.

#### **2.1.1 A nivel internacional**

Un estudio sobre el Programa de Transporte Urbano de Lima Metropolitana, propuesta de préstamo PE-0187 realizado por el (Banco Interamericano de Desarrollo [BID], 2003, p.1) concluye que:

(...) la población de Lima genera 11 millones de viajes diarios y, pese a una trama vial generosa y estructurada, el tránsito es caótico, con avenidas congestionadas la mayor parte del día, elevados tiempos y costos de viaje, un alto número de accidentes y alarmantes niveles de contaminación atmosférica. El tiempo promedio de viaje casa – trabajo – casa desde los conos norte y sur, donde vive la población de menores ingresos, es de más de dos horas, lo que ocasiona pérdidas, en horas hombre y combustible malgastados, no menores a US\$50 millones anuales.

La sobreoferta de plazas se evidencia en el bajo volumen de pasajeros por vehículo/día transportados, inferior al 50% del existente en 1990, y que ha ocasionado el deterioro acelerado de la calidad del transporte público al no generar los ingresos mínimos indispensables que garanticen su adecuado mantenimiento y modernización.

El 90% de las rutas otorgadas por la MML está conformado por concesionarios comisionistas que usufructúan la titularidad de las rutas asociándose a propietarios de vehículos a quienes cobran una comisión por el uso de la ruta.

La informalidad en la operación, la atomización de la propiedad y el carácter artesanal de los operadores ilustran el alto grado de desorganización del sector. Del total de vehículos de transporte que hoy circulan por Lima, se estima que hay 50.000 unidades, solamente el 70% está registrado oficialmente y el 30% restante son informales o piratas. De las rutas formales apenas el 70% circula con autorización del municipio limeño, mientras que las demás tienen autorización de los municipios vecinos de Huarochirí y Callao, otorgadas sin coordinar con Lima. (BID, 2003, p. 2)

Otro estudio sobre el Transporte Público Sostenible en Lima una aproximación al análisis coste-beneficio entre los sistemas BRT y LRT, analizan el caos vial de la ciudad de Lima a lo largo de los últimos 30 años, debido a la informalidad que aún se encuentra sumida la gran parte de los vehículos de transporte público y a la débil institucionalidad que ha cedido ante las mafias del transporte público que presionan a los gobiernos locales para que la situación actual perdure.

Según el quinto informe realizado el año 2015 por la Organización Lima Como Vamos (LCV), el transporte público representa para los ciudadanos de Lima, el segundo problema más grave detrás de la seguridad ciudadana.

A partir del año 2010, se realizó la primera reforma del sistema buses de transporte público, con el funcionamiento del Metropolitano, luego se publican las Ordenanzas municipales 1599-2012 y 1613-2012, el cual tenían como finalidad garantizar las condiciones de calidad y seguridad de la prestación del servicio de transporte público regular de personas en Lima Metropolitana, fomentando la mejora de la movilidad en la ciudad y la calidad de vida de los usuarios del servicio de transporte de personas, coadyuvando a la implementación del Sistema Integrado de Transporte.

Entre los puntos más importantes de la ordenanza, resalta lo indicado referente a las características de los nuevos buses que recorrerían Lima denominados patrón, donde no sólo se especificaba el año máximo de permanencia y tamaño de los buses, sino que tendrían que cumplir, por primera vez, los estándares de emisión de la Unión Europea, en este caso, la Norma Euro Cuatro, así como también otras características referente al tamaño de los buses y proceder de los choferes que se explicará más adelante. (Jara, 2016, pp.10-58).

Según, Valarezo (2006) señala que:

Definitivamente los beneficios tributarios, llámense como se llamen por la legislatura, tienen como fundamento ser instrumentos de política fiscal y que se establecen por razones de orden público, económico o social como lo señalamos anteriormente. Debemos tener claro que los beneficios tributarios buscan promover el ejercicio de ciertas actividades económicas o conductas sociales con fundamento en otros postulados constitucionales, distintos del deber de contribuir, y reconocen abiertamente su función dirigista hacia objetivos deseados por el legislador. (p.28)

Hernández (2017) señala que:

La accesibilidad a bienes, servicios y oportunidades es clave para el bienestar de las personas y, por ese motivo, convierte al transporte público en una política social similar a muchas otras de mayor "tradición", como la salud o la educación. Este es el dispositivo desmercantilizador más relevante de la accesibilidad, lo que significa que una persona que tiene que desplazarse en la ciudad encuentra en el transporte público la forma más económica de hacerlo. La desmercantilización parte de su concepción como un derecho social y no como un producto con valor monetario que solo depende de los vaivenes del mercado. (p.166).

Un estudio realizado por el Instituto Mexicano del Transporte de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte, concluye que:

La demanda de servicios en general, dependerá en buena medida del ingreso de los consumidores y del precio de un servicio en particular.

La oferta representa el servicio de transporte de pasajeros que una empresa ofrece, la función de servicio estará dada por la cantidad de autobuses-kilómetro ofrecidos a determinada tarifa. Sin embargo, la cantidad de producto a ofrecer no sólo dependerá del precio en el mercado, a continuación revelamos los factores que determinan la demanda de transporte:

- 1 El precio del servicio, está inversamente relacionado con la cantidad demanda de viajes. Es decir, a menor precio, mayor cantidad de usuarios demandará el servicio de transporte ofrecido. Recíprocamente, un aumento del nivel de precio del transporte ("tarifa") reducirá la cantidad de usuarios demandando dicho servicio.
- 2 Ingreso del pasajero, si el ingreso de los habitantes de una cierta región se incrementa de manera evidente y no ocasional, la demanda de transporte aumentará (ya sea en cantidad de viajes, o cantidad de kilómetros), al incrementarse de manera estable el nivel promedio de ingresos de la población, mayor necesidades de traslado habría de esperar porque la mayor disponibilidad de recursos estaría asociada con una también mayor actividad económica y social.
- 3 Velocidad del servicio, depende del valor del tiempo de los usuarios del servicio de transporte. Un menor tiempo requerido para realizar el servicio de traslado incentivará un mayor uso por los usuarios.
- 4 Calidad del servicio, en muchas ocasiones no es el precio que determina la demanda, sino la calidad del servicio motivando que más usuarios a soliciten servicio y pasamos a describir cuales son los servicios:

- 4.1 Frecuencia del servicio, son los tiempos de despacho o arribo a la estación donde el usuario espera para ser trasladado.
- 4.2 Estándar del servicio, es la calidad de un servicio se determina por el mantenimiento de buses y sistema de recaudo con estándares o normas de desempeño.
- 4.3 Comodidad, se refiere no sólo a los aspectos que frecuentemente se relacionan con el “confort” propiamente del viaje en el vehículo como viajar sentado, amplitud, visibilidad, aire respirable, temperatura regulada, ingreso y salida fácil y otras, sino como aspectos de diseño de las rutas o estaciones para la espera, así como acceso a los buses para que el usuario tenga la comodidad del servicio.
- 4.4 Confiabilidad, para llevar a los pasajeros a sus destinos, de acuerdo a una conexión del servicio en el tiempo programado.
- 4.5 Seguridad, en el transporte de pasajeros y concierne tanto a los pasajeros. (Islas. et al, 2002, pp.3-15).

### **2.1.2 A NIVEL NACIONAL**

Hernández y Torres (2020) sostienen que:

La investigación tiene como objetivo general determinar los efectos jurídicos de la exoneración del IGV en el servicio de transporte público de pasajeros, por ello se ha desarrollado los siguientes objetivos específicos: i) Analizar los principios tributarios en la exoneración del IGV para el servicio de transporte público de pasajeros, ii) Evaluar la capacidad contributiva y el deber de contribuir de quien presta el servicio de transporte público de pasajeros, como sujeto pasivo del IGV y iii) Analizar los efectos económicos de la exoneración del IGV para el servicio de

transporte público de pasajeros y justificar una modificación legal. La investigación fue de tipo descriptiva, básica, de enfoque cualitativo, y de diseño no experimental, utilizando la hermenéutica y la dogmática jurídica para obtener como hipótesis de la investigación la afectación de los principios tributarios y el déficit de la recaudación fiscal tributaria como efectos jurídicos de la exoneración del impuesto general de las ventas en el servicio de transporte público de pasajeros.

En la presente tesis analiza los efectos económicos de la exoneración del IGV para el servicio de transporte público de personas y a su vez justificar una modificatoria legal. Del análisis exhaustivo nos hemos dado cuenta que en el Perú hay una gran parte de la población dedicada a la actividad del transporte público que no declaran sus ganancias, de este modo se estaría evadiendo los impuestos y vulnerando los principios pilares del derecho tributario, como son el principio de igualdad, legalidad y proporcionalidad y no necesariamente se estaría infligiendo la normas más por contrario, esta actividad de servicio está exenta de IGV por tanto es pasible de sanción, pero es necesario explicar conceptos básicos relacionados a la Evasión Tributaria, Mora Tributaria y Evitación Tributaria.

Concluye que los efectos jurídicos de la exoneración del Impuesto General a las Ventas en el transporte público de pasajeros es la afectación de los principios tributarios de Igualdad Tributaria, Legalidad y Capacidad Contributiva y una menor Recaudación fiscal tributaria, como consecuencias directas que se generan a raíz del no pago del IGV como impuesto que grava los servicios prestados por el transporte público. (pp. VII-56-69)



Bardales (2019) sostiene que:

(...) objetivo analizar si se priorizan las zonas geográficas en el país, al elaborar las normas tributarias relacionadas a los beneficios para las actividades de investigación, desarrollo e innovación en las empresas en el Perú, también distinguir si es conveniente diferenciar las actividades económicas al implementar las modificaciones tributarias que otorgan beneficios a la investigación, desarrollo e innovación tecnológica en las empresas en el Perú.

Concluye Los beneficios tributarios, inciden favorablemente en la investigación científica, el desarrollo e innovación tecnológica de las empresas en el Perú, 2014 – 2018. Una eficaz e idónea priorización y diferenciación de los proyectos de investigación de acuerdo a las necesidades de las zonas geográficas del país, permitirá la elaboración de normas tributarias vinculadas a los beneficios tributarios de la investigación, mucho más eficaces e influyentes en el desarrollo de dichas zonas. (pp.XII-121).

Alfaro (2017). Sostiene que:

El artículo 69° de la Constitución Política del Perú señala que, “El Estado promueve el desarrollo sostenible de la Amazonia con una legislación adecuada”, así el Poder Legislativo diseño un ordenamiento normativo tendente a lograr y promover el desarrollo sostenible e integral de la Amazonía; de esta manera se aprobó un régimen de exoneraciones e incentivos tributarios otorgados inicialmente a través de la Ley N° 27037 “Ley de promoción de la inversión en la Amazonía”.

Concluye que La Exoneración del IGV, incide positivamente en el desarrollo comercial de las empresas constructoras en la región San Martín en el año 2015, este beneficio tributario contribuye a crear un nicho comercial para el desarrollo de la actividad de construcción pública, privada y conexas.

La Exoneración del IGV en la región San Martín, genera una mayor rentabilidad en las empresas de sector construcción (Entidades Técnicas del Fondo Mi Vivienda) lo que permite a los empresarios del sector construcción tener una mayor promoción e incentivo de invertir y generar una mayor disponibilidad.

Se concluye que al ser el cemento un insumo necesario para las actividades del sector construcción las cuales se encuentran exonerados del IGV en la región San Martín, por correlación al incremento de la construcción de los módulos de vivienda, su consumo y adquisición se ha visto incrementada. (pp. 6-71).

## **2.2 Bases teóricas**

### **Variable 1: Exoneración del IGV en el servicio de transporte público de Pasajeros.**

La exoneración del IGV en el Servicios de transporte público de pasajeros se encuentra en el apéndice II y tiene un sustento de carácter técnico en el Texto Único Ordenado de la Ley del Impuesto General a las Ventas lo señala en su artículo N ° 5, 6 y 7, que a continuación se detalla:

En el caso de servicios, sólo podrá comprender aquellos cuya exoneración se base en razones de carácter social, cultural, de fomento a la construcción y vivienda, al ahorro e inversión en el país o de facilitación del comercio exterior.

Su prórroga se efectuará de acuerdo al plazo que establezca la norma marco para la dación de exoneraciones, incentivos o beneficios tributarios, estando condicionada a los resultados de la evaluación del costo-beneficio de la exoneración, la que deberá efectuarse conforme a lo que establezca la citada norma. (Decreto Supremo N ° 055-99-EF, 1999).

La presente ley tiene por objeto prorrogar la vigencia de los beneficios y exoneraciones tributarias del impuesto general a las ventas aplicable a las operaciones contenidas en los Apéndices I y II de la Ley del Impuesto

General a las Ventas e Impuesto Selectivo al Consumo. (...) prorrogase hasta el 31 de diciembre de 2019 la vigencia. (Ley N.º 30899, 2018).

En conclusión, podemos afirmar que la exoneración del IGV, viene a ser, la suspensión temporal del tributo dispuesto por cada gobierno de turno; se ha convertido en una herramienta muy importante para la reactivación nuestra economía para nuestro caso es el sector transporte, específicamente en el sistema de transporte público de pasajeros de Lima Metropolitana, es de carácter social e interés público donde beneficia a los usuarios o pasajeros que utilizan el sistema.

#### **Dimensión 1:**

##### **Ingresos que obtiene PROTRANSPORTE en el servicio de Transporte Público de Pasajeros de Lima Metropolitana.**

Es la participación de los ingresos que obtiene PROTRANSPORTE equivalente a 12% del total de los ingresos del sistema de transporte público de pasajeros de Lima Metropolitana en los años 2010 a 2019, los ingresos tienen una correlación directa con la demanda de pasajeros, es decir a más demanda de pasajeros mayor ingreso.

El Instituto Metropolitano PROTRANSPORTE de Lima, en adelante PROTRANSPORTE es un organismo público descentralizado de la Municipalidad Metropolitana de Lima, con personería jurídica de derecho público interno y autonomía administrativa, técnica, económica, presupuestaria y financiera. (Ordenanza Municipal N.º 732, 2004).

**PROTRANSPORTE**, identificado con R.U.C. N° 20510407670, con domicilio real y procesal en el Jirón Cusco N° 286, Cercado de Lima, Lima, ejecuta una licitación pública para otorgar en concesión la operación del servicio de transporte mediante buses troncales y alimentadores en el sistema de corredores segregados de buses de alta capacidad (COSAC)

de la cual se firma el contrato de fideicomiso de flujos en administración y que a continuación se detalla:

“PROTRANSPORTE” en su calidad de FIDEICOMITENTE, Corporación Financiera de Desarrollo “COFIDE” en calidad de FIDUCIARIO y los operadores de buses “Lima Vías Express SA” “Lima Bus Internacional 1 SA” “Transvial Lima SAC” y “Perú masivo SA” y la unidad de Recaudo “ACS Solutions Perú SA” en calidad de FIDEICOMISARIOS, es la inversión privada quienes aportan los buses y el sistema de recaudo y PROTRANSPORTE. (Contrato de Fideicomiso de Flujos en Administración, 2009).

Para comprender la definición de **Fideicomiso** citaremos el Artículo 241º, (...) es una relación jurídica por la cual una persona, llamada fideicomitente, transfiere uno o más bienes a otra persona, llamada fiduciario, la que se obliga a utilizarlos a favor de aquél, o de un tercero, denominado fideicomisario, constituyéndose en patrimonio Fideicometido. (TUO de la Ley General del Sistema Financiero N.º 26702, 1996).

En conclusión, podemos afirmar que existe crecimiento económico producido por la mayor demanda de pasajeros ocurridos entre los años 2010 a 2019, contribuyendo la exoneración del IGV para que el precio del pasaje sea accesible.

## **Dimensión 2:**

### **La Inversión e ingresos de la empresa privada en el servicio de transporte público de pasajeros en Lima Metropolitana.**

Para complementar el estudio citaremos a los siguientes autores para comprender la participación de la empresa privada en el Sistema de Transporte Público Masivo en Buses en Lima Metropolitana es un sistema complejo, debido a que involucra diversos actores como son: (a) el Gobierno, (b) la empresa privada, y (c) los ciudadanos: actualmente tiene importantes deficiencias que afectan la calidad de vida de las personas y

a su vez afecta al medioambiente. El presente trabajo de planeamiento estratégico busca desarrollar un planteamiento que reenfoque la perspectiva actual del sistema de transporte de buses, con la cual se logre no solo mejorar la calidad del Transporte; sino también impactar positivamente en la calidad de vida de las personas, y a su vez conseguir beneficios económicos para la ciudad. Camino et al., (2018).

**La Inversión privada** participa en el funcionamiento del servicio de transporte público de pasajeros en Lima Metropolitana, plasmada en el contrato de fideicomiso en administración de flujo entre PROTRANSPORTE en su condición de FIDEICOMITENTE y las empresas de buses las cuales son: TRANSVIAL SA, LIMA VIAS EXPRESS SA, LIMA BUS INTERNACIONAL SA y PERU MASIVO SA, la empresa de recaudo que es: ACS SOLUTIONS SA en su calidad de FIDEICOMISARIOS; asimismo tenemos a la Corporación Financiera de Desarrollo S.A. – COFIDE, como el FIDUCIARIO.

Las empresas privadas participan en el contrato de Fideicomiso de administración de flujos como FIDEICOMISARIOS, en los ingresos del sistema de transporte público de pasajeros con un valor porcentual aproximado de 86.85% del ingreso del sistema.

En el marco del Sistema Integrado de Transporte, el servicio de Transporte Público de Pasajeros dentro de Lima Metropolitana es prestado en forma conjunta por PROTRANSPORTE y los operadores de buses que utilicen la infraestructura vial de uso público. (Ordenanza Municipal N.º 1930, 2016).

En conclusión, en el estudio de la investigación afirmamos que la inversión privada aporta los buses y el sistema tecnológico de recaudo contribuyendo en el aumento del ingreso, ya que mejora la eficiencia de los servicios de transporte a través de la automatización del proceso de

recaudo y brindar una adecuada accesibilidad al sistema mediante una red extensa de venta y recarga de tarjetas; elimina la informalidad y el fraude a través de servicios de inspección y control.

**Variable 2: Beneficios a los usuarios.**

El usuario se beneficia porque utiliza la infraestructura del Metropolitano con 35 estaciones intermedias, 1 estación central subterránea y 2 terminales de transferencias. Las rutas troncales se integran con las rutas alimentadores y logran conectar desde el terminal Norte Naranjal-Comas y el terminal Sur Matellini-Chorrillos, las vías que recorren los buses unen 18 distritos de la ciudad de Lima.

El usuario se beneficia porque existe un sistema de transporte que cuenta con una flota de buses que utilizan 100% gas natural. Proyectándose a reducir la emisión de 185,000 toneladas de emisiones de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) anualmente. Con ello PROTRANSPORTE a través del Metropolitano busca ser reconocido por la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, como un mecanismo de desarrollo limpio para obtener bonos de carbono a nivel internacional.

Para reducir la emisión de gases y partículas contaminantes, PROTRANSPORTE ejecuta el Programa de chatarreo donde se chatarrea vehículos mayores de 20 años contribuyendo al mejoramiento de la calidad del aire y ruido de la ciudad. Asimismo se han sembrado más de 18,000 especies entre flores y árboles a lo largo del recorrido del Metropolitano como parte de las obras de inserción urbana, mejorando el paisajismo urbano de Lima.

En conclusión, el servicio de transporte que presta PROTRANSPORTE a los usuarios permite la satisfacción a la población, brindando Beneficios a los usuarios por utilizar el servicio de transporte público de pasajeros en Lima Metropolitana.

### **Dimensión 1: Calidad del Servicio público.**

PROTRANSPORTE conjuntamente con la empresa privada brinda los siguientes servicios públicos de calidad como son:

- ✓ El Metropolitano es el único sistema de transporte público en Lima que utiliza vías exclusivas y programación de viaje, permitiendo mayor rapidez y fluidez de los buses, lo que repercute directamente en el ahorro en tiempo de espera y traslado de los usuarios.
- ✓ Todos los buses que circulan en el Metropolitano utilizan Gas Natural Vehicular – GNV somos el único medio de transporte público masivo que utiliza combustible limpio, protegiendo el medio ambiente.
- ✓ Los buses que circulan en la vía troncal, tienen la capacidad de trasladar 160 pasajeros y cuentan con altos estándares de calidad en seguridad y tecnología en favor del pasajero.
- ✓ Todas las estaciones tienen rampas y los buses espacios preparados para el traslado a personas con movilidad restringida, convirtiéndose en un servicio inclusivo.
- ✓ El Metropolitano ha logrado transformar y mejorar el mobiliario urbano de la ciudad; al incorporar nuevas pistas, nuevas redes de servicio de luz, agua y telefonía, nuevo tratamiento paisajístico y nuevo modelo de movilidad urbana.
- ✓ PROTRANSPORTE brinda seguridad mediante cámaras de videos y agentes de seguridad y personal de limpieza en todas las estaciones.

También mejoramos la calidad del servicio por medio de la implementación de tarifas integradas y mejorando el trato a los usuarios;

Optimiza la operación del sistema, contribuyendo al ordenamiento y formalización del sector transporte.

Debemos resaltar que PROTRANSPORTE maneja un Programa de Chatarreo de Vehículos de Transporte Público para los vehículos que se generan de la implementación de los Corredores Segregados de Alta Capacidad y de los Corredores Complementarios, permitiendo la descontaminación ambiental al dar de baja a vehículos de transporte público antiguos mayores a 20 años y reducción del ruido ambiental por la baja de vehículos que circulan en Lima, todo ello genera el cuidado del medio ambiente, con la finalidad de satisfacer a la población de Lima.

### **Dimensión 2: Inversión en mejoras de la infraestructura, operación y Retiro de flota vehicular de transporte público.**

**PROTRANSPORTE** genera ingresos por el servicio de transporte público de pasajeros de Lima, participando con el 8% como FIDEICOMITENTE en el fideicomiso y recibe el 4% para una subreserva de contingencia, gastos de infraestructura y Retiro de Flota que al ayudarse con la exoneración del IGV, constituyen un instrumento para financiar las necesidades de gasto y se agrupan en los siguientes rubros generales:

- ✓ Mantenimiento de infraestructura: Reparaciones a la infraestructura, Señaléticas, semaforización y áreas verdes.
- ✓ Operativo: Cámaras de seguridad y monitoreo, servicio de Seguridad y limpieza en estaciones.
- ✓ Programa de Bono de Chatarreo de vehículos de transporte público.

El ministerio de Hacienda Bolívar con la ley Ley Sistema Nacional de Inversión Pública, N ° 1178, 2003 define la inversión pública donde afirma que:



“es todo gasto de recursos de origen público destinado a incrementar, mejorar o reponer las existencias de capital físico de dominio público y/o de capital humano, con el objeto de ampliar la capacidad del país para la prestación de servicios, o producción de bienes”. (p.3)

La ejecución de los gastos que realiza PROTRANSPORTE relacionados con el sistema de transporte público de pasajeros, permiten generar calidad de vida y apuntan al desarrollo social de la población de Lima.

### **2.3 Conceptual**

A continuación, se presenta la originalidad teórica de las variables:

Chirinos (2009) sostiene que el IGV es:

(...) el sujeto incidido para todo efecto con este impuesto debe ser el consumidor final, esto es, aquel que adquiera bienes o utilice servicios para su provecho económico individual y no realice actividades económicas que puedan implicar su inclusión como parte del nuevo producto o servicio. Si adquiere bienes o servicios para actividades económicas, no estaremos ante un consumidor final, sino frente a un sujeto que forma parte del ciclo económico, quien para los efectos de este impuesto es un mero responsable operativo de su traslado. (p.74).

Luque (2004) concluye que:

El IGV es un impuesto indirecto al consumo del tipo agregado, persigue afectar una real expresión de riqueza (el consumo) sin causar distorsiones en la formación de los precios ni en la estructura de la cadena de producción y distribución de los bienes y servicios.

Concebida para afectar jurídicamente las transacciones que se realizan a lo largo de la cadena de producción y distribución de los bienes y servicios en forma no acumulativa, sin hacer

discriminaciones en función de su origen, pero con el propósito de incidir económicamente sólo en el consumidor final. (pp. 98-101). En complemento, debo señalar que el IGV, en el Perú la tasa correspondiente del IGV es el 18% aplicado al total de las ventas que incluye el 2% correspondiente al Impuesto de promoción municipal.

Resolución del Tribunal Fiscal N° 559-4-97 [Tribunal Fiscal] (27 mayo 1997) se pronuncia que:

(...) la exoneración cuando, no obstante que la hipótesis de incidencia prevista legalmente se verifica en la realidad, es decir, que se produce el hecho imponible, dando lugar al nacimiento de la obligación tributaria, por razones de carácter objetivo o subjetivo, es decir, el contribuyente se libera de la obligación tributaria, a pesar de que su actuación implicó la ocurrencia del hecho imponible y, como consecuencia lógica, tendría el deber de soportar la carga tributaria. (p.3).

Villanueva (2011) Señala que las:

“Exoneraciones son técnicas de desgravación por las cuales se busca evitar el nacimiento de la obligación tributaria, que se caracteriza por su temporalidad. No son permanentes, porque tienen un tiempo de vigencia, por lo general, el plazo de duración del beneficio está señalado en la norma que lo otorga”. (p.I.15)

Desde el punto de vista de la técnica tributaria, los gastos tributarios pueden tomar la forma de créditos, exoneraciones, Inafectaciones, reducciones de tasas, deducciones, diferimientos y devoluciones.

Conceptualizando, Los gastos tributarios son los ingresos que potencialmente el Estado deja de percibir al otorgar incentivos y beneficios tributarios que reducen la carga tributaria de un grupo particular de contribuyentes. (INFORME N.° 33-2018-SUNAT/1V3000, 2018).

Villela et al., (2010) afirma que:

Los gastos tributarios, es aquella recaudación que el fisco deja de percibir en aplicación de concesiones o regímenes impositivos especiales, donde los gobiernos pueden ejecutar sus políticas públicas, favoreciendo o estimulando a determinados sectores, actividades o regiones y su objetivo primordial de recaudar los ingresos para financiar el gasto público. Se llama también “renuncia tributaria”, donde el fisco desiste parcial o totalmente de aplicar el régimen impositivo general, atendiendo a un objetivo superior de política económica o social.

Los gobiernos utilizan también los sistemas tributarios para promover ciertos objetivos de política económica, como incentivar el ahorro, estimular el empleo o proteger a la industria nacional. (pp. 2-3).

Yirda (2021) define que:

La palabra **Beneficio** es un término genérico que define todo aquello que es bueno o resulta positivo para quien lo da o para quien lo recibe, entiéndase como un beneficio todo aquello representativo del bien, la cuestión enmarca una utilidad la cual trae consecuencias positivas que mejoran la situación en la que se plantean las vicisitudes o problemas a superar. Proveniente del latín “benefician” se deriva de Benedicto, bendición, bien, por lo que es claro que lo que representa son acciones positivas y realmente buenas. Un beneficio aporta a quien los recibe, felicidad, tranquilidad, paz y alegría, puesto que están dispuestos a satisfacer las necesidades de los que lo desean.(p.1).

Villegas (2001) define que:

**La potestad tributaria** (o poder tributario) es la facultad que tiene el Estado de crear unilateralmente tributos, cuyo pago será exigido a las personas sometidas a su competencia tributaria espacial.

(...) deseamos dejar bien en claro lo siguiente: la potestad tributaria es la capacidad potencial de obtener coactivamente prestaciones pecuniarias de los individuos y de requerir el cumplimiento de los deberes instrumentales necesarios para tal obtención. (...). (p.186).

Galván (2019) concluye que:

La calidad de vida orienta a un estilo de vida, donde permitan tener facilidades a una vida saludable que favorezca la existencia plena de todos. Dichos estilos de vida dependerán de un cuidado consciente de los recursos naturales que permitan que los seres que habitamos en este planeta, contemos con lo necesario para la existencia agradable y fortalezcamos en todos los valores sociales. (p.1)

Villegas, (2001) determina que:

**Los Servicios públicos**, son actividades que el Estado realiza en procura de la satisfacción de necesidades públicas, el servicio público, es esencial o inherente a la soberanía del Estado, puesto que sólo pueden ser prestados por el Estado en forma exclusiva e indelegable, haciendo uso de todas las prerrogativas emanadas de su poder de imperio., (pp.7-8).

Un estudio realizado por servicio de acreditación Ecuatoriano (2018) concluye que:

“Los servicios públicos de calidad son el mejor medio para construir sociedades sostenibles, equitativas y democráticas. La ciudadanía exige una administración más cercana a sus demandas y necesidades, con

servicios eficientes, eficaces y transparentes que simplifiquen los trámites”.

Jerez, et al., (2018) concluye que:

El sector de servicios desempeña cada vez más, un importante papel en la economía de muchos países. Los entes gubernamentales están prestando cada vez más atención a cuestiones tales como el servicio, los clientes y la satisfacción del público.

Los servicios públicos se brindan principalmente a través de agencias gubernamentales tales como transporte público, educación pública, servicios sociales, servicios de bomberos y atención médica; pero a diferencia de los servicios privados, este tipo de servicios no buscan principalmente ganancias.

La gestión de la calidad de servicios es una estrategia que los entes gubernamentales están tomando en cuenta para responder a las necesidades y expectativas de los usuarios.(pp. 7-26).

El Tribunal Constitucional, se pronuncia en la sentencia con relación al servicio público de transporte urbano de pasajeros como señala:

(...)cabe destacar que el Decreto Supremo N.º 12-95-MTC del 28 de julio de 1995 - Reglamento Nacional del Servicio Público de transporte urbano e interurbano de pasajeros-, dispuso en su artículo 2º lo siguiente: "el servicio público de transporte urbano e interurbano de pasajeros, es de necesidad y utilidad pública y de interés nacional, por tratarse de una actividad económica básica para el desarrollo del país y se realiza adecuándose a las normas legales vigentes y su prestación no deberá ser interrumpida salvo por mandato judicial o de la autoridad administrativa ".

Sostiene que el servicio como público debe tener las siguientes características como protección de bien constitucional de primer

orden y actividades económicas de especial promoción para el desarrollo del país. Estos son:

- a) Su naturaleza esencial para la comunidad.
- b) La necesaria continuidad de su prestación en el tiempo.
- c) Su naturaleza regular, es decir, que debe mantener un standar mínimo de calidad.
- d) La necesidad de que su acceso se dé en condiciones de igualdad.

El especial interés público que reviste la actividad de transporte urbano e interurbano y la permanencia en el tiempo del grupo humano no destinatario del beneficio. (Resolución Tribunal Constitucional N.º 00034-2004-PI/TC, 2005 pp. 14-18).

En conclusión sobre la Exoneración del IGV en el servicio de transporte público de pasajeros de Lima Metropolitana contribuye a PROTRANSPORTE, no encareciendo el precio del pasaje siendo accesible para el pasajero, incrementando la demanda y así obtener recursos que servirán para ejecutar gastos en el mantenimiento de la infraestructura, operación y retiro de flota en beneficio de los usuarios de PROTRANSPORTE.

## **2.4 Definición de términos básicos**

### **EXONERACIÓN**

Según la Real Academia Española, define la exoneración, como: “Acción y efecto de exonerar.” La definición de Exonerar, la define: “Aliviar, descargar de peso u obligación”.

### **EXONERACION TRIBUTARIA**

Según el Tribunal Fiscal, al emitir la RTF N° 559-4-97, se pronuncia sobre la “Exoneración se refiere a que, no obstante que la hipótesis de incidencia prevista legalmente se verifica en la realidad, es decir, que se produce el

hecho imponible, éste por efectos de una norma legal no da lugar al nacimiento de la obligación tributaria, por razones de carácter objetivo o subjetivo”.

### **BENEFICIO TRIBUTARIO**

Los beneficios tributarios están constituidos por aquellas exoneraciones, deducciones y tratamientos tributarios especiales que implican una reducción en las obligaciones tributarias para ciertos contribuyentes. Constituyen incentivos, otorgados por el Estado con la finalidad de ayudar a conseguir objetivos económicos y sociales que incrementen el crecimiento y el desarrollo del país. (Instituto Peruano de Economía. Beneficio Tributario).

### **IMPUESTO GENERAL A LAS VENTAS**

Luque (2004) concluye que:

“El IGV es un impuesto indirecto al consumo del tipo agregado, persigue afectar una real expresión de riqueza (el consumo) sin causar distorsiones en la formación de los precios ni en la estructura de la cadena de producción y distribución de los bienes y servicios. El IGV es asumido por el consumidor final”.(pp.98-101).

### **GASTOS TRIBUTARIOS**

Son los ingresos que potencialmente el Estado deja de percibir al otorgar incentivos y beneficios tributarios que reducen la carga tributaria de un grupo particular de contribuyentes. (INFORME N.° 33-2018-SUNAT/1V3000, 2018).

### **DESARROLLO SOCIAL**

Gallegos (2014). Señala que:

“James Midgley nos habla de desarrollo social está comprometido con el objetivo de promover el bienestar de las personas y persigue los mismos fines que el desarrollo humano”. (p.197)

## **SISTEMA TRIBUTARIO PERUANO**

Sistema Tributario peruano es el conjunto ordenado de normas, principios e instituciones que regulan las relaciones procedentes de la aplicación de tributos en el país, ley marco Decreto Legislativo N° 771 (enero de 1994), La escuela de gobierno y gestión pública R&C Consulting.

## **POLÍTICA TRIBUTARIA**

Son aquellos lineamientos que dirigen el sistema tributario. Está diseñada por el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF). La política tributaria asegura la sostenibilidad de las finanzas públicas, eliminando distorsiones y movilizand o nuevos recursos a través de ajustes o reformas tributarias, según la escuela de gobierno y gestión pública R&C Consulting.

## **NORMAS TRIBUTARIA**

La Política tributaria se implementa a través de las normas tributarias. Comprende el Código Tributario, según la escuela de gobierno y gestión pública R&C Consulting.

## **ADMINISTRACIÓN TRIBUTARIA**

La constituyen los órganos del Estado encargados de aplicar la política tributaria. Como la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria (SUNAT), y la Superintendencia Nacional de Administración de Aduanas (SUNAD). Son los lineamientos que orientan, dirigen y fundamentan el sistema tributario son diseñados y propuesta por el ministerio de economía y Finanzas. Corresponde al Poder Ejecutivo



conducir la Política Tributaria Fiscal, según la escuela de gobierno y gestión pública R&C Consulting.

### **POTESTAD TRIBUTARIA**

Villegas (2001). Define que:

Es la facultad que tiene el Estado de crear unilateralmente tributos, cuyo pago será exigido a las personas sometidas a su competencia tributaria espacial.

(...) deseamos dejar bien en claro lo siguiente: la potestad tributaria es la capacidad potencial de obtener coactivamente prestaciones pecuniarias de los individuos y de requerir el cumplimiento de los deberes instrumentales necesarios para tal obtención. (...). (p.186).

### **SERVICIO PÚBLICO**

Villegas, (2001) afirma que:

Son actividades que el Estado realiza en procura de la satisfacción de necesidades públicas, el servicio público, es esencial o inherente a la soberanía del Estado, puesto que sólo pueden ser prestados por el Estado en forma exclusiva e indelegable, haciendo uso de todas las prerrogativas emanadas de su poder de imperio., (pp.7-8).

### **FIDEICOMISO**

Conforme al Artículo 241º de la Ley general del sistema financiero y del sistema de seguros y orgánica de la superintendencia de banca y seguros Ley N° 26702, el fideicomiso es una relación jurídica por la cual una persona, llamada fideicomitente, transfiere uno o más bienes a otra persona, llamada fiduciario, la que se obliga a utilizarlos a favor de aquél, o de un tercero, denominado fideicomisario, constituyéndose en patrimonio fideicometido.

**FIDEICOMITENTE**

Conforme al Artículo 262º de la Ley general del sistema financiero y del sistema de seguros y orgánica de la superintendencia de banca y seguros Ley N° 26702. Es obligación del fideicomitente o de sus causahabientes integrar en el patrimonio del fideicomiso los bienes y derechos señalados en el instrumento constitutivo, en el tiempo y el lugar estipulados.

**FIDUCIARIO**

Conforme al Artículo 252º de la Ley general del sistema financiero y del sistema de seguros y orgánica de la superintendencia de banca y seguros Ley N° 26702. El Fiduciario ejerce sobre el patrimonio fideicometido, dominio fiduciario, el mismo que le confiere plenas potestades, incluidas las de administración, uso, disposición y reivindicación sobre los bienes que conforman el patrimonio fideicometido, las mismas que son ejercidas con arreglo a la finalidad para la que fue constituido el fideicomiso, y con observancia de las limitaciones que se hubieren establecido en el acto constitutivo.

**FIDEICOMISARIO**

Conforme al Artículo 263º de la Ley general del sistema financiero y del sistema de seguros y orgánica de la superintendencia de banca y seguros Ley N° 26702. Los fideicomisarios tienen derecho a exigir a la empresa fiduciaria los beneficios que del patrimonio fideicometido se generen o del capital mismo, según se estipule en el instrumento constitutivo y figure en el certificado de participación. La acción puede ejercerla cualquiera de los interesados, por la parte que le corresponda en los beneficios y en pro del interés común.

## **DEMANDA DE PASAJEROS**

Islas. et al,(2002) sostiene que:

“La demanda dependerá en buena medida del ingreso de los consumidores y del precio del servicio, la demanda de viajes dependerá del ingreso del viajero”. (p.3).

## **OFERTA DE SERVICIOS**

Islas. et al,(2002) afirma que:

La oferta representa la cantidad de servicios que desea ofrecer a un precio en el servicio de transporte de pasajeros, la función de servicio estará dada por la cantidad de autobuses-kilómetro ofrecidos a determinada tarifa. Sin embargo, la cantidad de producto a ofrecer no sólo dependerá del precio del producto en el mercado, sino también de factores tales como el precio de los insumos y de la tecnología. La oferta de los servicios de transporte usualmente involucra la provisión de vías, terminales, y la operación de vehículos, pero estos no siempre son provistos, sostenidos o controlados por un sólo proveedor. (p.15).

### III HIPÓTESIS Y VARIABLES

#### 3.1 Hipótesis general

La exoneración del Impuesto General a las Ventas en el servicio de transporte público de pasajeros de Lima Metropolitana, si cumple con sus objetivos y contribuye en generar beneficios a los usuarios de PROTRANSPORTE en los años 2010 a 2019.

##### 3.1.1 Hipótesis específicas

1. Los ingresos del servicio de transporte público de pasajeros de Lima Metropolitana que obtiene PROTRANSPORTE, si permiten los gastos de mantenimiento de la infraestructura, operativo y retiro de flota en los años 2012 a 2019.
2. La inversión e ingresos de la empresa privada en el servicio de transporte público de pasajeros de Lima Metropolitana, si contribuye con la demanda de pasajeros por la calidad del servicio en los años 2010 a 2019.

#### 3.2 Definición conceptual de variables

**Variable Independiente (x):** Exoneración del IGV

Es un beneficio tributario que constituye incentivo otorgado por el estado eximiendo totalmente la obligación Tributaria del IGV al servicio público de pasajeros en Lima Metropolitana de PROTRANSPORTE.

**Variable Dependiente (Y):** Beneficios a los usuarios.

Calidad del servicio público satisfaciendo la necesidad de pasajero en su recorrido rápido, seguro y accesibilidad de sur a norte de la capital.

#### 3.3 Operacionalización de variables

## OPERACIONALIZACION DE LAS VARIABLES

Variable	Dimensiones	Indicadores	Indices
<b>Exoneración del IGV en el servicio de Transporte Público de Pasajeros</b>	Ingresos por el servicio de transporte público de pasajeros	Ingresos por la participación de PROTRANSPORTE en la venta de pasajes	Valor monetario en los Ingresos por la participación de PROTRANSPORTE en la venta de pasajes
		Ingreso total por la venta de pasajes no gravada con IGV	Valor monetario en los Ingresos totales por la venta de pasajes no gravada con IGV
		Tarifa general, Universitaria, Escolar en la troncal y Alimentadores	Valor monetario Tarifa general, Universitaria, Escolar en la troncal y Alimentadores
		Tarifa Integrada en la troncal y alimentadores	Valor monetario Tarifa Integrada en la troncal y alimentadores
	La Inversión e ingresos de la empresa privada en el servicio de transporte público de pasajeros	Ingresos por la participación de las empresas privadas en la venta de pasajes	Valor monetario por la participación de Ingresos de las empresas privadas en la venta de pasajes
		Patrimonio de la inversión privada	Valor Monetario del patrimonio de la inversión privada
		Inversión tecnológica sistema de buses	Numero de Buses de la inversión Tecnológica en el sector transporte
		Inversión tecnológica Sistema de Recaudo	Numero de taquillas, centro de atención y puntos de venta externa con la inversión tecnológica del sistema de recaudo.
		Genera empleos formales	Numeros de empleos formales
	Variable	Dimensiones	Indicadores
<b>Beneficios a los usuarios</b>	Gastos de mantenimiento de la infraestructura, operación y retiro de flota	Gastos construcción, Mantenimiento y operación de la infraestructura.	Valor monetario del gasto construcción, Mantenimiento y operación de la infraestructura y retiro de flota
		Retiro de flota vehicular de transporte público	Valor monetario de retiro de flota
	Demanda de pasajeros por la Calidad del servicio	Viajes realizados por los pasajeros en Bus	Cantidad de viajes realizados por los pasajeros en bus
		Promedio anual de viajes realizados por los pasajeros en el día	Cantidad Promedio anual de viajes realizados por los pasajeros en el día
		Satisfacción por el Servicio de transporte rápido	Porcentaje de satisfacción por el servicio de transporte rápido
		Buses de transporte modernos y de gran capacidad	Tipos de buses de transporte modernos y de gran capacidad
		Accidentes de tránsito	Cantidad de accidentes de tránsito
		Servicio de Rutas de transporte	Cantidad de Rutas de Transporte 48
		Uso de Vías exclusivas, estaciones y terminales terrestres.	Cantidad de uso de vías exclusiva, estaciones y terminales

## **IV DISEÑO METODOLÓGICO**

Según, Vara (2010) define que la metodología es:

“la esencia del método es la replicación y objetividad. Un buen método siempre incluye la suficiente información para que otros investigadores puedan reproducir tu estudio. (...) en esta etapa, el proceso de investigación implica diseñar y comunicar los procedimientos y método que utilizarás para estudiar tu problema”. (p.186).

### **4.1. Tipo y diseño de investigación**

#### **4.1.1 Tipo de Investigación**

En cuanto a la investigación de estudio utilizaremos es del tipo descriptivo para lo cual Vara (2010) define que:

El diseño descriptivo está hecho para describir con la mayor precisión y fidelidad posible una realidad empresarial o un mercado internacional o local. Los diseños descriptivos son, generalmente, cuantitativos. Son estudios que se abocan más a la amplitud y precisión que a la profundidad. Se realizan con poblaciones numerosas y abarcan un gran número de variables y correlaciones. Utilizan métodos y técnicas estadísticas tanto para la recolección de datos como para sus análisis. Los diseños descriptivos se usan para medir cuantitativamente las variables de una población, para obtener índices matemáticos, tales como índices de correlación, porcentajes, frecuencias. (p.194).

#### **4.1.2 Diseño de investigación**

Vara (2010) sostiene que los diseños de investigación son:

“Planes y estrategias de investigación concebidos para obtener respuestas confiables a las preguntas de investigación. El diseño, entonces, plantea una serie de actividades sucesivas y

organizadas, que deben adaptarse a las particularidades de cada investigación y que indican los pasos y pruebas a efectuar y las técnicas a utilizar para recolectar y analizar los datos” (p.186).

En relación a la presente investigación se utilizó un diseño no experimental, dado que no se modificó las variables y para alcanzar los objetivos del estudio, contestando interrogantes que se plantean y analizando las certezas de las hipótesis del tema a investigar, donde se busca identificar una visión general respecto a la investigación, porque no se manipularon las variables y existe relación de variables por eso es correlacional. Asimismo la presente investigación tiene un diseño longitudinal porque se elaboró la misma entre los años 2010-2019.

#### **4.2 Método de investigación**

Según Alan y Cortez (2017) afirma que:

“El método deductivo se fundamenta en el razonamiento que permite formular juicios partiendo de argumentos generales para demostrar, comprender o explicar los aspectos particulares de la realidad”. (p.21).

En relación, a la investigación se aplicó el método hipotético deductivo para demostrar que al extraer una conclusión en base a una premisa se asume como verdadera; es decir si las premisas son verdaderas, si la conclusión se realiza con premisas que son verdaderas lógicamente concluirán una verdad relativa y es cuantitativo porque el análisis de las variables es cuantificable.

A partir de la experiencia laboral del investigador en la unidad de investigación que es la empresa Instituto Metropolitano Protransporte de Lima, sea contrastado las hipótesis de investigación gracias al método deductivo, en consecuencia se procede a redactar las hipótesis de

investigación donde se elabora una tabla de operacionalización de variables para representar como se relaciona la causa que es la exoneración del IGV en la venta de pasajes por el servicio de transporte público de pasajeros y el efecto que son los beneficios a los usuarios, a fin de mejorar la calidad de vida del pasajero, objetivo primordial de la exoneración del impuesto general a la venta.

Estructura:

$$M= OX \text{ r } Oy$$

Dónde:

M= Muestra

O= Observación

X= Exoneración del IGV

Y= Beneficios a los usuarios de PROTRANSPORTE

r= Relación de variables.

### **4.3 Población y muestra**

#### **4.3.1 Población**

Según Vara (2010) define que:

La población es el conjunto de todos los individuos (objetos, personas, documentos, data, eventos, situaciones, etc.) a investigarla. Población es el conjunto de individuos o cosas que tienen una o más propiedades en común, se encuentran en un espacio o territorio y varían en el transcurso del tiempo. (p.210).

Por lo expuesto, la Población de la presente investigación está conformada por la Empresa Instituto Metropolitano PROTRANSPORTE de Lima, conformado por la información que son las memorias anuales institucionales, estados financieros contables y presupuestales de PROTRANSPORTE y ordenanzas municipales; así como las leyes



tributarias, información en las páginas web corporativo, cuadros estadísticos y textos que extraemos algunas de sus conclusiones en función de la relevancia que tienen para nuestro estudio.

#### **4.3.2 Muestra**

Vara (2010) define que la muestra es:

“el conjunto de casos extraídos de la población, seleccionados por algún método de muestreo. La muestra siempre es una parte de la población. Si tienes varias poblaciones, entonces tendrás varias muestras”. (p.210).

Asimismo, la presente investigación se utilizó el tipo de muestreo no probabilístico, en el cual de acuerdo con Vara (2010) define que:

Son técnicas siguen otros criterios de selección (conocimientos del investigador, economía, comodidad, alcance, etc.), procurando que la muestra obtenida sea lo más representativa posible.

Los criterios para seleccionar la muestra no son estadísticos, son racionales, por eso el investigador no tiene idea del error que puede estar introduciendo en su muestra. Las muestras no probabilísticas son las menos confiables, pero las más frecuentes, por ser más económicas y, algunas veces, más convenientes, este muestreo es típico y necesario cuando estás realizando investigaciones cualitativas, exploratorias, históricas, documentales, de análisis de casos, etc. (pp. 213-215).

La investigación utilizó la selección de muestreo intencional, según Vara (2010) define que:

El muestreo se realiza sobre la base del conocimiento y criterios del investigador. Se basa, primordialmente, en la experiencia con la población. En algunas oportunidades se usan como guía o muestra tentativa para decidir cómo tomar una muestra aleatoria más adelante seleccionado en el hecho de que son convenientes

de muestrear relacionado al acceso y disponibilidad de la información requerida en la investigación. (p.216).

En consecuencia, la investigación del estudio tiene la muestra que se realizó a la empresa Instituto Metropolitano PROTRANSPORTE de Lima, de acuerdo a sus memorias institucionales, estados financieros presupuestales, contrato de fideicomiso del COSAC I, ordenanzas municipales, páginas web de la Municipalidad de Lima e Instituto Metropolitano Protransporte de Lima, informes de cómo vamos Lima y Leyes tributarias.

- a) Para el análisis de la información se aplicó el muestro no probabilístico, porque se toma el conocimiento del investigador en la unidad de investigación, además que es cómodo, económico y es de dominio público la información recolectada en el estudio de investigación.
- b) Para el investigador se utilizó la selección del muestreo es intencional, escogiendo de forma voluntaria los elementos que conforman la muestra basado en el conocimiento y criterio del investigador, como la experiencia laboral desarrollándose en el estudio de la investigación.

#### **4.4. Lugar de estudio**

El trabajo de investigación es la empresa Instituto Metropolitano PROTRANSPORTE de Lima, cuya ubicación está en Jr. Cusco 286 distrito del Cercado de Lima, provincia de Lima, departamento de Lima, Perú.

## 4.5 Técnicas e instrumentos para la recolección de la información

Según Vara (2010) señala que:

Para responder las preguntas de tu investigación, necesitas obtener datos fiables y válidos. Recolectar los datos significa a) seleccionar un instrumento de registro/medición ya existente o desarrollar uno propio, b) aplicar el instrumento de medición y c) preparar los datos obtenidos para que sean analizados. La selección de las técnicas que se requieren depende de la naturaleza del problema y la metodología de trabajo.

La fiabilidad se relaciona con la precisión y congruencia. La fiabilidad es el grado en que la aplicación repetida de un instrumento al mismo sujeto, objeto u situación, produce iguales resultados. La fiabilidad de un instrumento se valora a través de la consistencia, la estabilidad temporal, la concordancia inter-observadores y la triangulación.

La validez es el grado en que un instrumento realmente mide la variable que pretende medir. La validez se refiere al grado de evidencia acumulada sobre qué mide el instrumento. Es el grado en que la evidencia acumulada justifica la particular interpretación que se va a hacer del instrumento (p.241-244).

### 4.5.1 Técnica para la recolección de la información

La técnica que se utilizó es la siguiente:

**Observación**, según Vara (2010) describe que:

Es la Técnica basada en análisis y registro del comportamiento del individuo, objeto, unidad, o acontecimiento a investigar. Se usan guías de observación y guías de registro.

Utilidad es esencial para recoger información de primera mano en el lugar donde ocurre la situación y pueden usarse varias estrategias para registrar la información de las

observaciones. En muchos casos, el investigador tomará notas detalladas de aquello que ha observado. En otros casos, puede centrarse en la experiencia observacional para evitar perder algo significativo y esperar hasta después del período de observación para realizar notas detalladas. (p.249)

En consecuencia, en la presente investigación de estudio se empleará la técnica de la observación, como experiencia observacional del investigador, porque el investigador tiene experiencia laboral en la empresa Instituto Metropolitano PROTRANSPORTE de Lima, en los años 2010 a 2019.

#### **4.5.2 Instrumento para la recolección de la información**

Los instrumentos que se utilizaron son:

- A) Análisis documental, en la selección y recopilación de información que permitió revisar la documentación por medio de la lectura y análisis de documentos, seleccionando los materiales bibliográficos, tales como Ordenanzas Municipales, Memorias institucionales, Revistas, páginas webs corporativas de la Municipalidad Metropolitana de Lima y PROTRANSPORTE, leyes tributarias, Constitución Política del Perú y textos bibliográficos relacionados al estudio de investigación.
- B) Análisis financiero, estados financieros y cuadro estadísticos de los informe de revistas como Lima cómo Vamos.

#### **4.6. Análisis y procesamiento de datos**

La investigación de acuerdo al análisis de los datos, afirmamos que la clave es la fiabilidad de la información que tenga coherencia y confianza en la data presentada.

#### 4.6.1 Análisis de datos

En la investigación se utilizó para el análisis:

- Tablas y figuras estadísticas simples y comparativos.
- Análisis descriptivo

#### 4.6.2 Procesamiento de datos

Para el procesamiento de datos se utilizó el programa Excel 2016 como es el análisis de la varianza ANOVA para contrastar hipótesis, también se utilizó la T-Student para determinar diferencia significativa entre la media de dos grupos y el SPSS software estadístico que permitió consultas de datos y formular hipótesis relacionando variables; La investigación ha evaluado dichos datos en tablas, figuras y comprobación estadística para analizar la relación entre las variables y tenemos dos grandes aspectos importantes de información y análisis para procesar datos como son:

- A) Económica:** Mediante tablas y figuras obtendremos el valor porcentual y valor económico de cómo evoluciona los ingresos de PROTRANSPORTE y de las Empresas privadas, cantidad de viajes realizados por pasajeros; asimismo los gastos de construcción, mantenimiento y operación de la infraestructura y retiro de flota, para cumplir con los fines y objetivos.
- B) Social:** Mediante tablas y figuras obtendremos estimaciones sobre el nivel de satisfacción del servicio, accidente de tránsito, servicio de rutas y campañas de transporte, infraestructura al servicio público de transporte de pasajeros y beneficio a los usuarios prestados por PROTRANSPORTE para una mejor Calidad de vida.

## **V RESULTADOS**

En el presente capítulo, se presenta los resultados obtenidos a partir de los datos revelados de la memoria institucional y los análisis de cuenta de los estados financieros de Protransporte, seguidamente se incorpora los análisis inferenciales mostrando datos y extrayendo conclusiones de tipo estadístico, a partir del cruce de variables para evidenciar la correlación de datos, con el objeto de relacionar entre las variables exponiendo la causa y efecto obteniéndose los siguientes resultados.

### **5.1 Resultados descriptivos**

#### **5.1.1. Resultados descriptivos de la hipótesis específica N° 1**

Determinamos como hipótesis específica 1

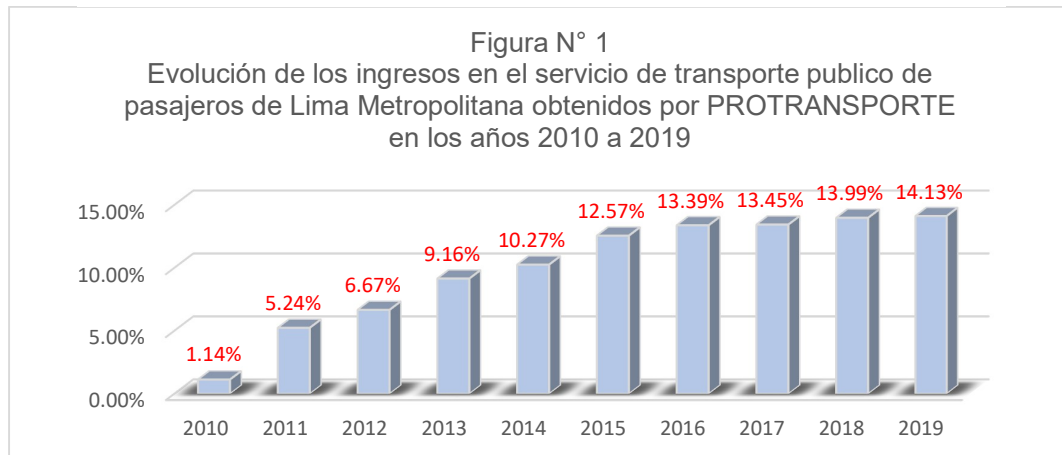
“Los ingresos en el servicio de transporte público de pasajeros de Lima Metropolitana que obtiene PROTRANSPORTE, si permiten los gastos de mantenimiento de la infraestructura, operación y retiro de flota”.

A continuación, se expone que los ingresos en la venta de pasajes no gravados en el sistema de transporte público de pasajeros en Lima Metropolitana que obtiene PROTRANSPORTE, representa el 12% de los ingresos del sistema, según lo pactado en el contrato del Fideicomiso de administración de flujos; que corresponde en 8% como participación del fideicomiso y 4% para los gastos de mantenimiento de la infraestructura, operación y retiro de flota que ejecuta en PROTRANSPORTE.

**Tabla N° 1**  
**Evolución de los Ingresos en el servicio de transporte público de pasajeros de Lima Metropolitana obtenidos por PROTRANSPORTE en los años 2010 a 2019**

<b>Años</b>	<b>Valor Monetario. (Soles)</b>	<b>%</b>
2010	3,346,508	1.14%
2011	15,460,406	5.24%
2012	19,665,295	6.67%
2013	26,996,420	9.16%
2014	30,264,822	10.27%
2015	37,049,617	12.57%
2016	39,476,807	13.39%
2017	39,650,482	13.45%
2018	41,241,957	13.99%
2019	41,648,427	14.13%
<b>Total</b>	<b>294,800,739</b>	<b>100.00%</b>

Fuente: Memoria Institucional de Protransporte periodos 2010 al 2019  
 Elaboración propia



Fuente: Tabla N° 1 Evolución de los Ingresos en el servicio de transporte público de pasajeros de Lima Metropolitana obtenidos por PROTRANSPORTE en los años 2010 a 2019.  
 Elaboración propia.

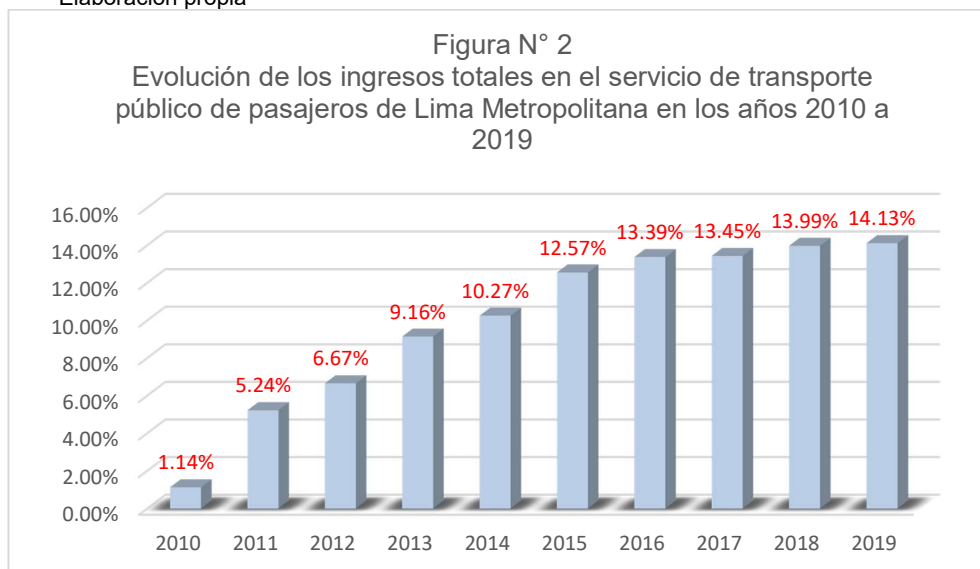
En la tabla y figura N° 1, se observa una evolución de crecimiento sostenido de los ingresos en la venta de pasajes no gravados con IGV del servicio de transporte público de pasajeros de Lima Metropolitana en PROTRANSPORTE en los periodos 2010 a 2019. Al respecto, el año 2010 se representa un menor valor porcentual 1.14% del total de los ingresos equivalente a S/ 3,346,508 soles, siendo el más bajo de los años de estudio, debido a que PROTRANSPORTE a través del Metropolitano, inicia sus operaciones comerciales el 28 de julio de

2010, en consecuencia, hubo menos pasajeros que utilizaron el sistema en ese año, originando una menor recaudación de ingreso en la venta de pasajes, esta cifra es la menor en comparación que los años siguientes. Asimismo, existe mayor crecimiento en el año 2019, alcanzando el valor porcentual de 14.13% del total de ingresos, lo que equivale a S/ 41,648,427 soles, gracias a la demanda de pasajeros.

Tabla N° 2  
Evolución de los Ingresos totales en el servicio de transporte público de pasajeros en Lima Metropolitana en los años 2010 a 2019

Años	Valor Monetario. (Soles)	%
2010	27,887,563	1.14%
2011	128,836,714	5.24%
2012	163,877,456	6.67%
2013	224,970,170	9.16%
2014	252,206,850	10.27%
2015	308,746,806	12.57%
2016	328,969,320	13.39%
2017	330,424,750	13.45%
2018	343,682,976	13.99%
2019	347,070,222	14.13%
<b>Total</b>	<b>2,456,672,828</b>	<b>100.00%</b>

Fuente: Memoria Institucional de Protransporte periodos 2010 al 2019  
Elaboración propia



Fuente: Tabla N° 2 Evolución de los Ingresos totales en el servicio de transporte público de pasajeros de Lima Metropolitana obtenidos por PROTRANSPORTE en los años 2010 -2019  
Elaboración propia



En la tabla y figura N° 2 se observa una evolución de crecimiento sostenido de los ingresos totales en la venta de pasajes no gravados con el IGV del servicio de transporte público de pasajeros en Lima Metropolitana en los periodos 2010 a 2019.

Al respecto, en el año 2010 se presenta un menor valor porcentual 1.14% del total de la serie, equivalente a S/ 27,887,563 soles, esto se debe a que PROTRANSPORTE a través del Metropolitano inicia sus operaciones comerciales el 28 de julio de 2010, en consecuencia, hubo menos pasajeros impactando directamente con una menor recaudación de ingresos en los años de estudio, a partir de los años 2011 al 2019 observamos un mayor crecimiento en relación a los años de estudio que fue en el año 2019, alcanzando el valor porcentual de 14.13% que representa S/ 347, 070,222 soles.

Tabla N° 3

Valor monetario de la tarifa de pasaje

Ruta	Tarifa		
	General	Medio	Escolar
Troncal	S/ 2.50	S/ 1.25	S/ 1.25
Alimentador	S/ 1.00	S/ 0.50	S/ 0.50

Fuente: Instituto Metropolitano Protransporte de Lima  
Elaboración propia

Imagen N° 1

Tarjeta General

Tarjeta Universitaria

Tarjeta Escolar



En la tabla N° 3 y imagen N° 1, se observa el precio de las tarifas del pasaje en el Metropolitano en la troncal y alimentadoras.

Es necesario señalar que para usar el Metropolitano sólo debes comprar la tarjeta que cuesta S/ 5 soles y recargarla en el punto de venta de cada paradero y en taquillas, luego ingresar a la estación a través de unas máquinas de acceso y dirigirte al sentido de tu interés de la ciudad de Lima entre la zona norte que es el distrito de Comas y el Sur distrito de Corrillos.

Tabla N° 4  
Valor monetario de la tarifa integrada del pasaje

Tipo	Costo (Valor Monetario)
Alimentador-Troncal	Al abordar el bus alimentador el validador debitará S/. 1.00; luego, para abordar el bus troncal, S/. 1.50 adicional.
Troncal-Alimentador	Para abordar el bus troncal el validador debitará S/.2.50; luego, al abordar el bus alimentador, S/. 0.00.
Alimentador-Troncal-Alimentador	Al abordar el bus alimentador el validador debitará S/. 1.00; luego, para abordar el bus troncal, S/.1.50 adicional y, finalmente, al abordar el bus alimentador, debitará S/. 0.00.

Para el caso de las tarjetas preferenciales de escolares y universitarios se cobra la mitad de las tarifas mencionadas.

Fuente: Instituto Metropolitano Protransporte de Lima.

En la tabla N° 4, se observa una tarifa integrada en el pasaje del Metropolitano, que representa el cobro de un servicio mixto, que integra dos o más modalidades de transporte de un punto a otro, sin salir del sistema.

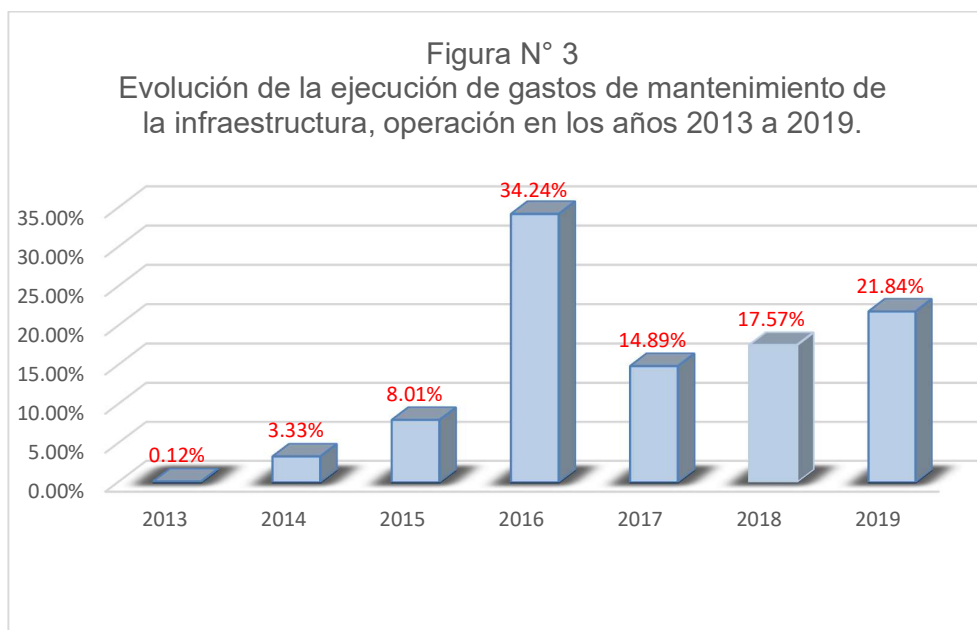
En términos generales la tarifa integrada tiene un sentido social, ya que esta va dirigido para los pasajeros que tienen que hacer largos recorridos entre el alimentador y la troncal desde los conos norte a sur a un mismo precio.

Tabla N° 5

Evolución de la ejecución de gastos de mantenimiento de la infraestructura, operación en los años 2013 a 2019

Años	Valor Monetario. (Soles)	%
2013	63,412	0.12%
2014	1,748,789	3.33%
2015	4,208,622	8.01%
2016	17,987,757	34.24%
2017	7,825,274	14.89%
2018	9,232,222	17.57%
2019	11,473,355	21.84%
<b>Total</b>	<b>52,539,430</b>	<b>100.00%</b>

Fuente: Análisis de cuenta de los Estados Financieros de Protransporte de los años 2013-2019  
Elaboración propia.



Fuente: Tabla N° 5 Evolución de la ejecución de gastos de mantenimiento de la infraestructura y operación en los años 2013 -2019  
Elaboración Propia.

En la tabla N° 5 y figura N° 3, se observa una evolución creciente de la ejecución de gastos de mantenimiento y operación de la infraestructura, que comprende: El Mantenimiento periódico y rutinario de vías, estaciones, terminales, patios e infraestructura complementaria de acceso de peatones y bicicletas, que corresponda al Sistema de COSAC I. La implantación, operación y reposición de

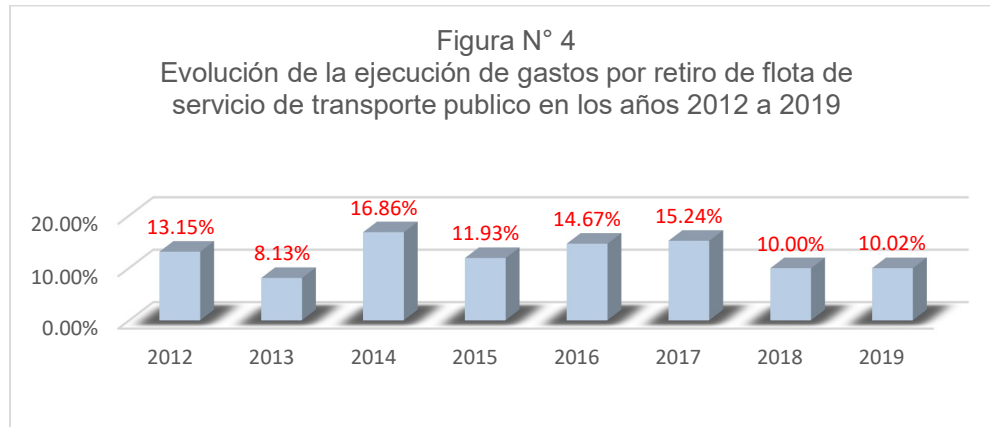
equipos y señales que faciliten la operación y control del Sistema de COSAC I, incluyendo la semaforización de intersecciones de los corredores, señalización horizontal y vertical de los corredores, mecanismos de vigilancia y seguridad, equipos y sistemas de monitoreo ambiental, entre otros, cuya ejecución está a cargo de PROTRANSPORTE.

Al respecto, en la tabla N° 5 y figura N° 3 se observa que existe un menor valor porcentual menor 0.12%, que representa la suma de S/ 63,412, debido que a partir de diciembre 2013 se inicia el recaudo de fondos de los gastos de construcción, mantenimiento, operación de la infraestructura y retiro de flota, esto debido a que primero se tenía que completar el fondo de reserva de contingencias que comenzó del 2010 a noviembre 2013 hasta completar 3,400 UIT, es por ello que a partir de diciembre 2013 hubo ingresos y que resulta el menor monto en comparación de los años de estudio, a partir del año 2014 al 2019 observamos una tendencia creciente y sostenida de los gastos monetario, debido a que existe mayor demanda de pasajeros y en consecuencia mayor es el ingreso por la venta de los pasajes en el servicio de transporte público de pasajeros de Lima Metropolitana, asimismo existe un crecimiento más alto en relación a los años de estudio que fue en el año 2016, alcanzando el valor porcentual de 34.24%, representado por S/ 17,987,757, debido a que este año se ejecutan más gastos relacionados a la ejecución de mejoras en el mantenimiento de la infraestructura del COSAC I.

**Tabla N° 6**  
**Evolución de los gastos por retiro de flota de servicio de transporte público en los años 2012 a 2019**

Años	Valor Monetario. (Soles)	%
2012	4,735,187	13.15%
2013	2,929,362	8.13%
2014	6,072,666	16.86%
2015	4,297,433	11.93%
2016	5,283,992	14.67%
2017	5,487,428	15.24%
2018	3,599,537	10.00%
2019	3,607,332	10.02%
<b>Total</b>	<b>36,012,936</b>	<b>100.00%</b>

Fuente: Análisis de cuenta de los Estados Financieros de Protransporte de los años 2012-2019  
 Elaboración propia



Fuente: Tabla N° 6 Evolución de los gastos por retiro de flota de servicio de transporte público en los años 2012 a 2019  
 Elaboración propia

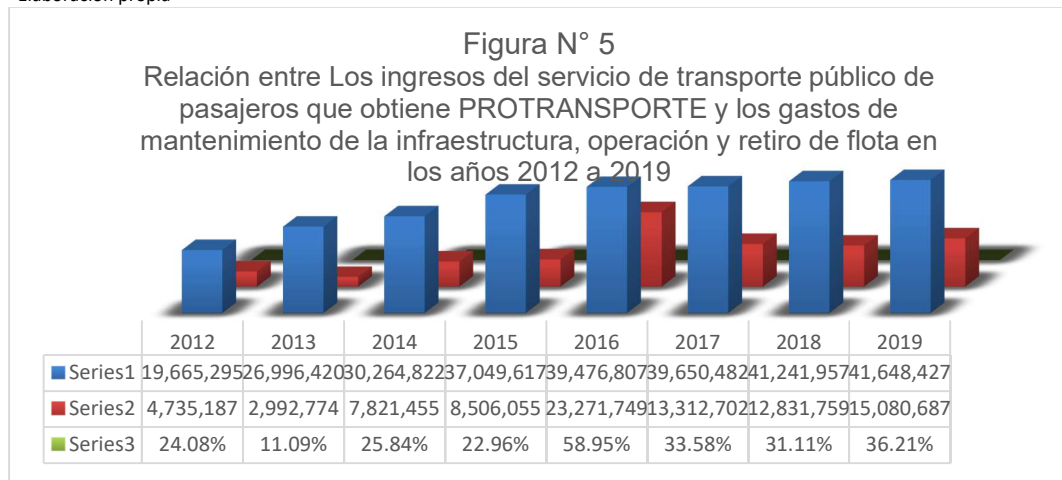
En la tabla N° 6 y figura N° 4, se observa una evolución de la ejecución gastos por retiro de flota de los vehículos , que comprende la indemnización monetaria al propietario del vehículo para que sea chatarreado, estos gastos se incrementa de acuerdo a la cantidad de vehículos que se van a chatarrear gracias al programa de chatarreo que ejecuta PROTRANSPORTE, normado por la Municipalidad Metropolitana de Lima en la Ordenanza N° 1595 del 27 de marzo 2012 que aprueba el Programa de Chatarreo de vehículos de transporte público de Lima. Al respecto, en la tabla N° 6 y figura N° 4 se observa que en el año 2013 existe un menor valor porcentual de 8.13%, que representa la suma de S/

2, 929,362, debido a que no hubo muchos vehículos para el chatarreo, en consecuencia los de gastos por retiro de vehículos son menores. Asimismo en el año 2014 existe un mayor valor porcentual de 16.86%, que representa la suma de S/ 6, 072,666, gracias que existió una mayor cantidad de indemnizaciones monetarias que se traduce en un mayor número de vehículos chatarreados, desembolsando de fondos a favor de los propietarios de vehículos.

Tabla N° 7  
Relación entre los ingresos del servicio de transporte público de pasajeros que obtiene PROTRANSPORTE y los gastos de mantenimiento de la infraestructura, operación y retiro de flota en los años 2012-2019.

Años	Ingresos del servicio de transporte público de pasajeros de PROTRANSPORTE. (Soles)	Gastos de mantenimiento de la infraestructura, operación y retiro de flota (Soles)	%
2012	19,665,295	4,735,187	24.08%
2013	26,996,420	2,992,774	11.09%
2014	30,264,822	7,821,455	25.84%
2015	37,049,617	8,506,055	22.96%
2016	39,476,807	23,271,749	58.95%
2017	39,650,482	13,312,702	33.58%
2018	41,241,957	12,831,759	31.11%
2019	41,648,427	15,080,687	36.21%
<b>Total S/</b>	<b>275,993,827</b>	<b>88,552,368</b>	

Fuente: Memoria Institucional y Estados Financieros de Protransporte  
Elaboración propia



Fuente: Tabla N° 7 Relación entre los ingresos del servicio de transporte público de pasajeros que obtiene PROTRANSPORTE y los gastos mantenimiento de la infraestructura, operación y retiro de flota periodos 2012-2019  
Elaboración propia.

En la tabla N° 7 y figura N° 5, se muestra la comparación entre los ingresos del servicio de transporte de pasajeros que obtiene PROTRANSPORTE y los gastos de mantenimiento de infraestructura, operación y retiro de flota, en los años 2012 a 2019.

Asimismo, se aprecia una tendencia cíclica creciente de los ingresos del servicio de transporte de pasajeros que obtiene PROTRANSPORTE durante el periodo de análisis, pero en el año 2012 se presenta el nivel más bajo de ingresos sumando el monto de S/ 19, 665,295 a todo el periodo analizado, debido a que hubo menos demanda de pasajeros que utilizaron el sistema de transporte en ese año, originando una menor recaudación de ingreso de venta de pasajes y mientras que el mayor ingreso obtenido fue en el año 2019 por la suma de S/ 41,648,427, este incremento se debe a que existe mayor demanda de pasajeros que utilizan el servicio de transporte Metropolitano en la troncal y alimentadores.

En relación a los gastos se aprecia una tendencia creciente de los gastos, apreciando una correlación donde a mayor ingreso, mayor es el gasto realizado, observamos que existe una menor ejecución de gastos en el año 2013 por la suma de S/ 2, 992,774, mientras que se observa que existe una mayor inversión de gastos en el año 2016, equivalente a la suma de S/ 23,271,749 soles, gracias a la gestión de administración de PROTRANSPORTE que pudo invertir más en los gastos de infraestructura, operación y retiro de flota,

#### **5.1.2. Resultados descriptivos de la hipótesis específica N° 2**

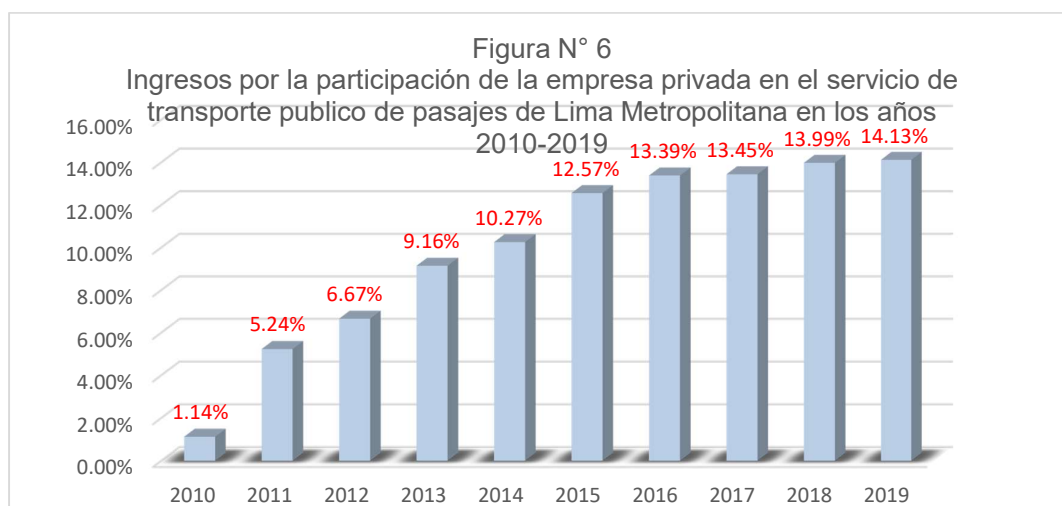
La inversión y participación de la empresa privada en los ingresos del servicio de transporte público de pasajeros de Lima Metropolitana, si contribuye con la demanda de pasajeros por la calidad del servicio.

Tabla N° 8

Ingresos por la Participación de las empresas privadas en el servicio de transporte público de pasajeros de Lima Metropolitana en los años 2010 a 2019

Años	Lima Vías express sa	Lima Bus Internacional sa	Transvial Lima sa	Perú Masivo sa	ACS Solutions Peru sa	Total Valor Monetario	%
Valor monetario. (soles)							
2010	5,588,400	4,792,900	4,424,991	5,251,188	4,162,870	24,220,349	1.14%
2011	20,977,623	24,236,820	25,320,230	25,422,400	15,937,613	111,894,686	5.24%
2012	27,766,300	32,612,206	29,686,999	32,261,773	20,000,293	142,327,571	6.67%
2013	38,837,242	42,870,159	41,244,628	46,281,081	26,153,483	195,386,593	9.16%
2014	42,436,846	47,195,699	47,264,771	51,863,034	30,281,299	219,041,649	10.27%
2015	51,389,451	57,357,217	59,554,303	63,352,060	36,493,571	268,146,601	12.57%
2016	55,100,063	60,540,754	62,122,879	67,116,917	40,828,707	285,709,319	13.39%
2017	54,398,529	58,933,078	62,378,408	65,388,292	45,876,123	286,974,430	13.45%
2018	56,137,450	61,225,172	64,692,012	68,313,488	48,120,542	298,488,665	13.99%
2019	56,308,537	60,655,572	66,056,388	71,015,643	47,394,348	301,430,488	14.13%
<b>Total</b>	<b>408,940,440</b>	<b>450,419,576</b>	<b>462,745,610</b>	<b>496,265,875</b>	<b>315,248,851</b>	<b>2,133,620,351</b>	<b>100.00%</b>

Fuente: Memoria Institucional de Protransporte 2019  
Elaboración propia



Fuente: Tabla N° 8 Ingresos por la Participación de las empresas privadas en los ingresos del servicio de transporte público de pasajeros de Lima Metropolitana en los años 2010 a 2019.  
Elaboración propia

En la Tabla N° 8 y figura N° 6, se observa una evolución creciente y sostenida de los ingresos por la participación de la empresa privada en la venta de pasajes no gravado con IGV por el servicio de transporte público de pasajeros entre los años 2010 a 2019. Al respecto, se observa un menor valor porcentual 1.14%, lo que equivale a la suma de S/ 24,220,349 soles, se explica porque el inicio de



operaciones comerciales del Metropolitano fue el 28 de julio 2010, en consecuencia hubo menos pasajeros que utilizaron el sistema de transporte en ese año, originando una menor recaudación de ingreso de venta de pasajes, esta cifra es la menor en comparación que los años siguientes, a partir de los años 2011 al 2019 observamos una tendencia creciente y sostenida de los ingresos monetario por la venta de los pasajes no gravados con IGV del servicio de transporte público de pasajeros de Lima Metropolitana, es así que existe un mayor crecimiento en el año 2019, alcanzando el valor porcentual de 14.13% del total de ingresos, lo que equivale la suma de S/ 301,430,488 soles.

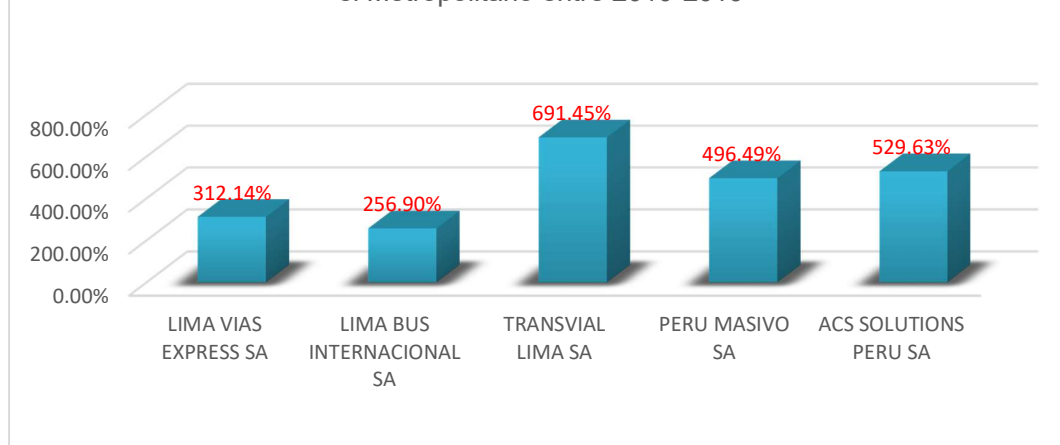
Tabla N° 9  
Evolución del patrimonio de las empresas privadas que conforman el Metropolitano entre 2010 a 2019

Años	2010	2019	Variación	%
Empresas privadas	Patrimonio Valor Monetario. (Soles)	Patrimonio Valor Monetario. (Soles)	(soles)	
LIMA VIAS EXPRESS SA	19,478,499	60,801,121	41,322,622	312.14%
LIMA BUS INTERNACIONAL SA	7,712,892	19,814,712	12,101,820	256.90%
TRANSVIAL LIMA SA	7,167,315	49,558,258	42,390,943	691.45%
PERU MASIVO SA	5,028,450	24,965,645	19,937,195	496.49%
ACS SOLUTIONS PERU SA	15,175,873	80,376,075	65,200,202	529.63%
<b>Total</b>	<b>54,563,029</b>	<b>235,515,811</b>	<b>180,952,782</b>	<b>431.64%</b>

Fuente: Estados Financieros de las empresas Privadas

Elaboración propia

Figura N° 7  
Evolución del patrimonio de las empresas privadas que conforman el Metropolitano entre 2010-2019



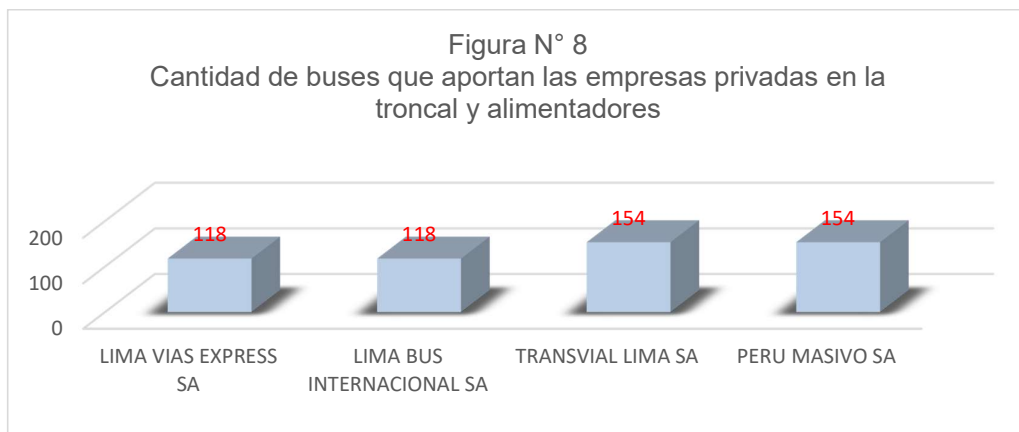
Fuente: Tabla N° 9 Evolución del patrimonio de las empresas privadas que conforman el Metropolitano entre los años 2010 - 2019.  
Elaboración propia

En la Tabla N° 9 y figura N° 7, se observa que las cinco empresas privadas tienen una evolución creciente del patrimonio entre los años 2010 a 2019, de la cuales se desprende que en el año 2019 la empresa Lima Bus Internacional SA ha tenido el menor crecimiento con valor porcentual de 256.90%, que representa S/ 12,101,820 soles en relación a su patrimonio del año 2010 al 2019 y el que ha tenido un mayor crecimiento es la empresa Transvial Lima SA con valor porcentual de 691.45%, que representa S/ 42,390,943 soles en relación a su patrimonio del año 2010 al 2019; asimismo señalaremos que el crecimiento total de la cinco empresas privadas en el año 2019 con relación al año 2010, es del valor porcentual de 431.64% y que representa un incremento total por el monto de S/ 180,952,782.

Tabla N° 10  
Cantidad de buses que aportan las empresas privadas en la troncal y alimentadores

Empresas	Troncal	Alimentadores	Total Unidades
LIMA VIAS EXPRESS SA	78	40	118
LIMA BUS INTERNACIONAL SA	78	40	118
TRANSVIAL LIMA SA	78	76	154
PERU MASIVO SA	78	76	154
<b>Total</b>	<b>312</b>	<b>232</b>	<b>544</b>

Fuente: Memoria Institucional de Protransporte  
Elaboración propia



Fuente: Tabla N° 10 Cantidad de buses que aportan las empresas privadas en la troncal y alimentadores 2019.  
Elaboración propia

En la tabla N° 10 y figura N° 8, se observa que las cuatro empresas privadas operadoras de buses del Metropolitano, mantienen la cantidad de buses como son Lima Vías Express SA y Lima Bus Internacional 1 SA cantidad equivalente de 118 Bus cada empresa y que representa 78 buses en troncal y 40 buses en alimentadoras, mientras que las empresas Transvial Lima SA y Perú Masivo SA, tienen 154 buses cada una que representa 78 bus en trocal y 76 alimentadores.

**Tabla N° 11**  
**Composición de los equipos del sistema de recaudo mediante la tarjeta sin contacto**

Equipos de Sistema de Recaudo	Cantidad
Centro de Computo de Recaudo	1
Taquillas	58
Puntos de venta Externa	120
Centro de Atención al Usuario	8
Estación Central: 4	
Terminal Matellini: 2	
Terminal Naranja: 2	
Estaciones que tiene torniquetes de salida e ingreso	38
<b>Total</b>	<b>225</b>

Fuente: Memoria institucional de Protransporte 2010  
 Elaboración Memoria institucional 2010

**Imagen N° 2**

EQUIPOS DE INGRESO Y SALIDA DE PASAJEROS (GENERAL Y DISCAPACITADO)



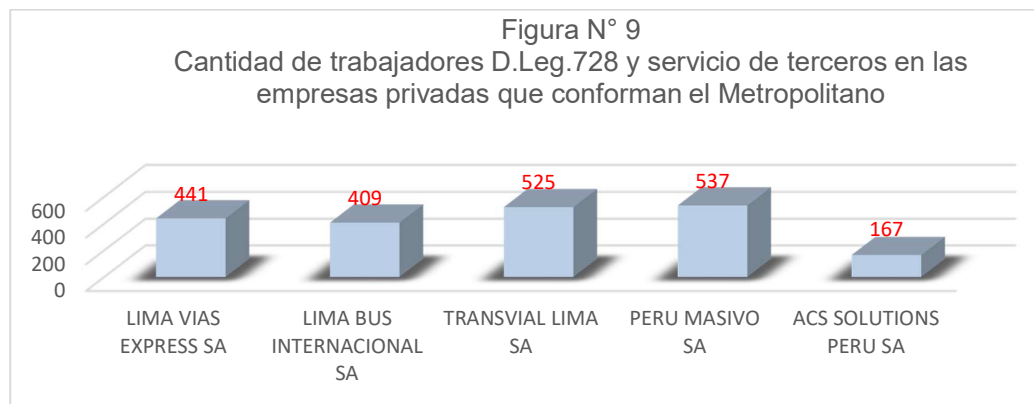
Fuente: Tabla N° 11 Composición de los equipos del sistema de recaudo mediante la tarjeta sin contacto 2010.  
 Elaboración propia

En la Tabla N° 11 y imagen N° 2, se observa la composición de los equipos del sistema de recaudo, siendo la empresa ACS Solutions SA designada como la entidad a cargo del sistema de recaudación del Metropolitano, como el funcionamiento y mantenimiento del sistema de recaudo, para ello mantienen personal en manteniendo y reparación de equipos y software que utiliza el sistema de recaudo.

Tabla N° 12  
Cantidad de trabajadores D.Leg.728 y servicios de terceros en las empresas privadas que conforman el Metropolitano

Empresas	Personal Leg.728	Servicio de terceros	Cantidad Total
LIMA VIAS EXPRESS SA	434	7	441
LIMA BUS INTERNACIONAL SA	397	12	409
TRANSVIAL LIMA SA	520	5	525
PERU MASIVO SA	535	2	537
ACS SOLUTIONS PERU SA	159	8	167
<b>Total</b>	<b>2,045</b>	<b>34</b>	<b>2,079</b>

Fuente: Ficha Ruc de la SUNAT  
Elaboración propia



Fuente: Tabla N° 12 Cantidad de trabajadores D.Leg.728 y servicio de terceros en las empresas privadas que conforman el Metropolitano.  
Elaboración propia.

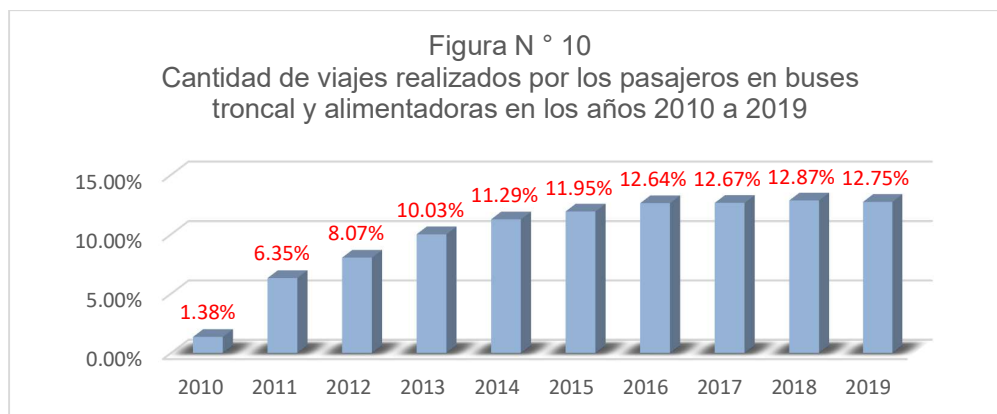
En la tabla N° 12 y figura N° 9, se observa la cantidad de trabajadores que tiene las empresas privadas, de la cual se desprende que la empresa ACS Solutions SA tiene una menor cantidad de trabajadores con 167 trabajadores, mientras que la empresa Perú Masivo SA tiene 537 trabajadores, esta diferencia se observa también entre las empresas Lima Vías Express SA, Lima Bus

Internacional 1 SA y Transvial Lima SA, debido que estas empresas son operadores de buses que tienen los conductores y equipo mecánico, es por ello que radica la diferencia de trabajadores.

Tabla N° 13  
Cantidad de viajes realizados por los pasajeros en buses troncal y alimentadores en los años 2010 a 2019

Años	Viajes en la Troncal	Viajes en los alimentadores	Total Viajes Realizados	%
2010	21,789,316	1,276,074	23,065,390	1.38%
2011	87,007,066	19,067,524	106,074,590	6.35%
2012	103,169,198	31,596,309	134,765,507	8.07%
2013	119,028,985	48,611,313	167,640,298	10.03%
2014	133,832,554	54,780,181	188,612,735	11.29%
2015	135,651,105	64,014,797	199,665,902	11.95%
2016	142,906,000	68,350,362	211,256,362	12.64%
2017	143,957,613	67,660,278	211,617,891	12.67%
2018	148,255,732	66,772,881	215,028,613	12.87%
2019	149,652,407	63,422,488	213,074,895	12.75%
<b>Total</b>	<b>1,185,249,976</b>	<b>485,552,207</b>	<b>1,670,802,183</b>	<b>100.00%</b>

Fuente: Memoria Institucional de Protransporte  
Elaboración propia.



Fuente: Tabla N° 13 Cantidad de viajes realizados por los pasajeros en buses troncal y alimentadoras en los años 2010-2019.

Elaboración propia.

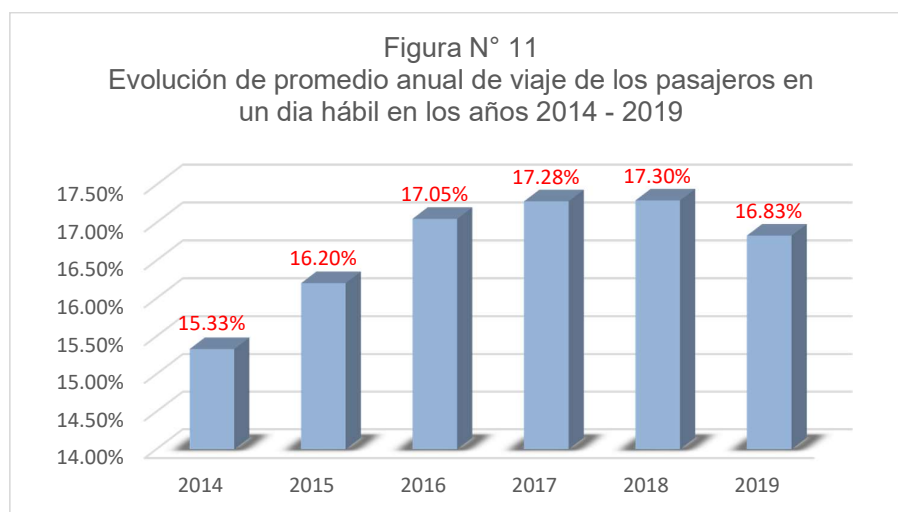
En la tabla N° 13 y figura N° 10, se observa una evolución creciente y sostenida de la cantidad de viajes realizados por los pasajeros del Metropolitano, en los años de estudio del 2010 a 2019. Al respecto, en el año 2010 se presenta un menor valor porcentual 1.38%, equivalente a 23,065,390 viajes en comparación

de los años de estudio, debido a que PROTRANSPORTE a través del Metropolitano inicia sus operaciones comerciales el 28 de julio de 2010, es por ello que la cantidad de viajes fue menor, desde el año 2011 al 2019, observamos una tendencia creciente y sostenida de la cantidad de viajes realizados cada año, existe en el año 2019 un mínimo descenso de 0.12% a comparación del año 2018 y a su vez existe un mayor crecimiento en relación a los años de estudio que fue en el año 2018, alcanzando el mayor valor porcentual de 12.87%, equivalente a 213, 074,895 viajes realizados en el Metropolitano en la troncal y alimentadores.

Tabla N° 14  
Evolución del promedio anual de viajes de los pasajeros en un día hábil entre los años 2014 a 2019

Años	Cantidad de viajes Promedio por Día	%
2014	611,370	15.33%
2015	646,037	16.20%
2016	679,910	17.05%
2017	689,084	17.28%
2018	689,573	17.30%
2019	671,066	16.83%
<b>Total</b>	<b>3,987,040</b>	<b>100.00%</b>

Fuente: Memoria Institucional de Protransporte



Fuente: Tabla N° 14 Evolución de promedio anual de viaje de los pasajeros en un día hábil en los años 2010-2019.  
Elaboración propia.

En la Tabla N° 14 y Figura N° 11, se observa una evolución creciente del promedio anual de viajes de los pasajeros en un día hábil entre los años 2014 al 2019, entre los años de estudio podemos señalar que el año 2014 existe un menor valor porcentual de 15.33%, equivale a 611, 370 pasajeros promedio en un día de viajes, mientras que en el año 2018 existe un mayor valor porcentual de 17.30%, equivalente a 689,573 pasajeros promedio en un día de viajes en el Metropolitano.

En consecuencia, debemos señalar que existe un crecimiento porque existe una mayor demanda de pasajeros cada año.

Tabla N° 15  
Satisfacción por la rapidez es el aspecto que mejor valora del servicio de transporte del Metropolitano entre los años 2011 a 2019

Años	%
2011	62.30%
2012	68.30%
2013	67.80%
2014	66.80%
2015	66.00%
2016	70.70%
2017	64.30%
2018	57.60%
2019	51.20%

Fuente: Lima cómo vamos  
Elaboración Lima cómo vamos

En la Tabla N° 15, se observa valores porcentuales alto lo que significa que existe una gran satisfacción del usuario del metropolitano en el aspecto del servicio rápido, gracias a las encuestas realizada por la organización Lima Cómo Vamos, en el año 2016 se observa un mayor valor porcentual de 70.70% mientras el menor valor porcentual es 51.20% ocurrió en el año 2019.

Tabla N° 16

Tipo y Características de Buses troncales y Alimentadoras

Tipos de Buses	Características de buses
<b>Buses Troncales</b>	<b>Buses articulados de 18 metros de longitud, con capacidad para 160 pasajeros</b>
	Localizadores automáticos vehiculares (LAV). Comunicación mediante servicio general de paquetes de radio-GPRS.
<b>Tecnología</b>	Audio para pasajeros. Computador interior para data, voz y vídeo. Indicador digital de ruta externo y de parada interno. Sensor de priorización de semáforo. Cámaras de video vigilancia interna. Botón de emergencia.
<b>Seguridad</b>	Puertas y ventanas de emergencia. Registro de eventos diarios del bus (velocidades y paradas). Sensores y alarmas de seguridad. Luces y sonido para apertura y cierre de puertas.
<b>Accesibilidad</b>	Espacios para personas con discapacidad. Rampa de ingreso a nivel de las estaciones. Señalética interna funcional y armoniosa.
<b>Buses alimentadores</b>	<b>Buses de color amarillo de 12 metros de longitud, con capacidad para 80 pasajeros</b>
<b>Buses alimentadores</b>	<b>Buses de color naranja de 8.5 metros de longitud, con capacidad para 40 personas</b>
	Ubicación satelital mediante Sistema de posicionamiento global-GPS. Lectores electrónicos en su interior para el pago del pasaje.
<b>Tecnología</b>	Sistema de conteo de pasajeros. Comunicación mediante servicio general de paquetes de RadioGPRS. Computador interior para data, voz y vídeo.
<b>Seguridad</b>	Audio de chofer a pasajero Cámara de video vigilancia en su interior. Sensores y alarmas de seguridad. Ventana de emergencia.
<b>Accesibilidad</b>	Espacios para personas con discapacidad. Rampas especiales para personas con movilidad restringida

Fuente: Instituto Metroplitano Protransporte

En la Tabla N° 16, se observa tres tipos de buses que circulan la troncal y alimentadores del metropolitano, con las características descritas observando que existe la tecnología en cada bus al servicio del pasajero.

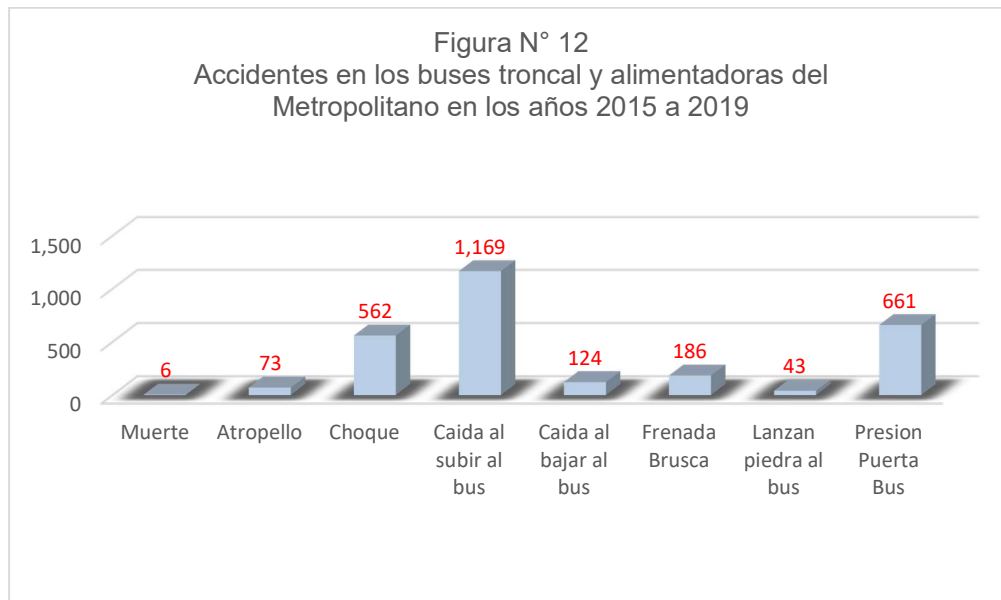


Tabla N° 17

Accidentes en los buses troncal y alimentadores del  
Metropolitano entre los años 2015 a 2019

Años	Muerte	Atropello	Choque	Caída al subir al bus	Caída al bajar al bus	Frenada Brusca	Lanzan piedra al bus	Presión Puerta Bus
2015	2	18	143	191	36	39	13	166
2016	1	20	123	176	26	52	12	112
2017	0	10	75	163	18	39	5	81
2018	1	12	116	256	17	15	8	126
2019	2	13	105	383	27	41	5	176
<b>Total</b>	<b>6</b>	<b>73</b>	<b>562</b>	<b>1,169</b>	<b>124</b>	<b>186</b>	<b>43</b>	<b>661</b>

Fuente: Memoria Institucional de Protransporte  
2017-2019  
Elaboración Memoria Institucional



Fuente: Tabla N° 17 Accidentes en los buses troncal y alimentadoras del Metropolitano en los años 2015-2019.  
Elaboración propia

En la Tabla N° 17 y figura N° 12, se observa un cuadro estadístico de accidentes de tránsito ocurridos en el metropolitano en la troncal y alimentadores en el periodo de estudio 2015 a 2019, podemos agregar de acuerdo a la observación existe una menor cantidad de accidente a comparación de lo que ocurre a diario en los accidentes de tránsito en el sector transporte.

Tabla N° 18

Cantidad de Rutas del Metropolitano

ítem	Rutas troncal	ítem	Rutas alimentadores
1	Regular A	16	AN02 Tungasuca
2	Regular B	17	AN03 Trapiche
3	Regular C	18	AN04 Collique
4	Regular D	19	AN06 Puno
5	Expreso 1	20	AN07 Belaúnde
6	Expreso 2	21	AN08 Milagros de Jesús
7	Expreso 3	22	AN09 Carabaylo
8	Expreso 4	23	AN10 Santo Domingo
9	Expreso 5	24	AN12 Puente Piedra
10	Expreso 6	25	AN13 La Ensenada
11	Expreso 7	26	AN14 Bertello
12	Expreso 8	27	AN18 Izaguirre
13	Expreso 9	28	AN01 Tahuantinsuyo
14	Súper Expreso	29	AN05 Payet
15	Súper Expreso Norte	30	AN15 Los Alisos
		31	AN16 Los Olivos
		32	AN17 Antúnez de Mayolo
		33	AS02 Cedros de Villa
		34	AS04 Villa El Salvador
		35	AS07 América
		36	AS08 Los Próceres
		37	AC01 Gamarra
		38	AS10 Circuito de Playas I
		39	AS11 Circuito de Playas II

Fuente: Memoria Institucional de Protransporte  
Elaboración propia

En la Tabla N° 18, se observa que existen 39 rutas en total, lo cual se descomponen de 15 rutas en la troncal y 24 rutas en los alimentadores del Metropolitano.

Tabla N° 19

Cantidad de estaciones del Metropolitano

ítem	Estaciones
1	Naranjal
2	Izaguirre
3	Pacífico
4	Independencia
5	Los Jazmines
6	Tomás Valle
7	El Milagro
8	Honorio Delgado
9	UNI
10	Parque del Trabajo
11	Caquetá
12	2 de Mayo
13	Quilca
14	España
15	Ramón Castilla
16	Tacna
17	Jirón de la Unión
18	Colmena
19	Estación Central
20	Estadio Nacional
21	México
22	Canadá
23	Javier Prado
24	Canaval y Moreyra / Andrés Reyes
25	Aramburú
26	Domingo Orué
27	Angamos
28	Ricardo Palma
29	Benavides
30	28 de Julio
31	Plaza de Flores
32	Balta
33	Bulevar
34	Estadio Unión
35	Escuela Militar
36	Fernando Terán
37	Rosario de Villa
38	Matellini

Fuente: Memoria Institucional de Protransporte  
Elaboración propia

En la Tabla N° 19, se observa que existen 38 estaciones de los cuales se pueden dividir en 35 estaciones, 2 estaciones que son terminales la de Naranjal y Matellini y 1 estación central subterránea.

Tabla N° 20

Cantidad de infraestructura al servicio de los buses del Metropolitano

Cantidad	Infraestructura
35	Estaciones Tramo Norte, Centro y Sur
2	Estaciones y Terminales de Norte y Sur (Naranjal y Matellini)
1	Estación Subterránea (Estación Central)
26 km	Uso exclusivo de vías de concreto

Fuente: Memoria Institucional de Protransporte  
Elaboración propia

En la Tabla N° 20, se observa la cantidad de infraestructura al servicio del pasajero, podemos señalar que esta inversión fue realizada por la Municipalidad Metropolitana de Lima por un monto de S/ 1, 040, 095,926.75 soles, de acuerdo al Acuerdo de Concejo N° 2112 de fecha 27 de noviembre de 2012, con un financiamiento ejecutado:

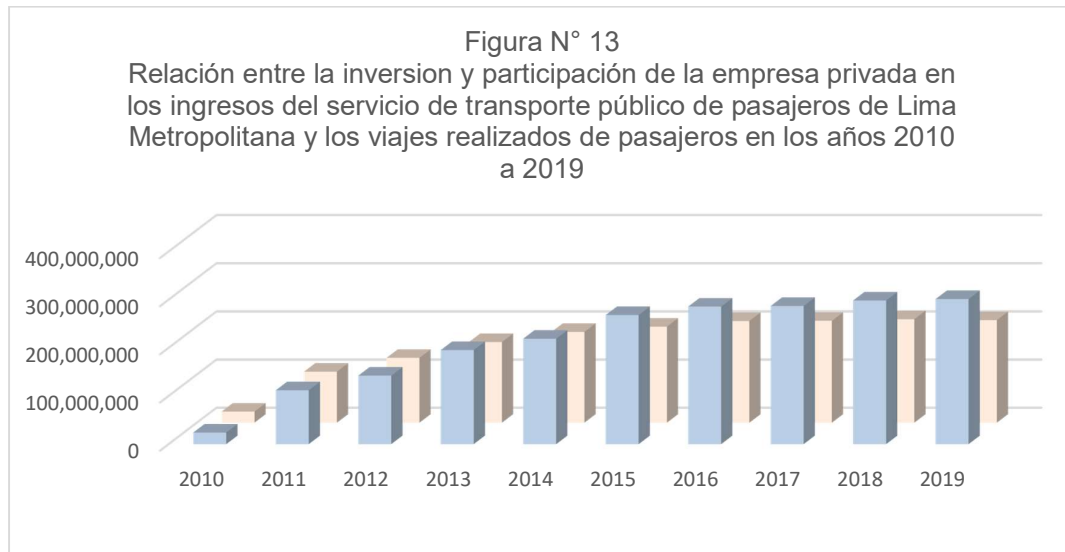
- ✓ Municipalidad Metropolitana de Lima por la suma de S/ 725, 095,926.75.
- ✓ Banco Interamericano de Desarrollo-BID por la suma S/ 157, 500,000.00.
- ✓ Banco Mundial por la suma S/ 157, 500,000.00.

Tabla N° 21

Relación entre la participación de la empresa privada en los ingresos del servicio de transporte público de pasajeros de Lima Metropolitana y los viajes realizados por pasajeros en los años 2010 a 2019

Años	Total Valor Monetario (Soles)	Total Viajes Realizados (unidades)
2010	24,220,349	23,065,390
2011	111,894,686	106,074,590
2012	142,327,571	134,765,507
2013	195,386,593	167,640,298
2014	219,041,649	188,612,735
2015	268,146,601	199,665,902
2016	285,709,319	211,256,362
2017	286,974,430	211,617,891
2018	298,488,665	215,028,613
2019	301,430,488	213,074,895
<b>Total</b>	<b>2,133,620,351</b>	<b>1,670,802,183</b>

Fuente: Memoria Institucional de Protransporte  
Elaboración propia



Fuente: Tabla N° 21 Relación de entre la participación de la empresa privada en los ingresos del servicio de transporte público de pasajeros de Lima Metropolitana y los viajes realizados de pasajeros en los años 2010 a 2019.  
Elaboración propia.

En la tabla N° 21 y figura N° 13, se muestra la comparación entre la participación de la empresa privada de los ingresos del servicio de transporte público de

pasajeros y los viajes realizados de pasajeros por la calidad del servicio en los años de análisis 2010 al 2019.

Observando una tendencia cíclica creciente en la participación de la empresa privada de los ingresos del servicio de transporte público de pasajeros y los viajes realizados en los años 2010 a 2019.

En el año 2010 existe un valor menor de ingresos S/ 24,220,349 y en consecuencia una cantidad menor de viajes realizados de los pasajeros, representado por 23,065,390 viajes, se explica porque el inicio de operaciones comerciales del Metropolitano fue el 28 de julio 2010, que afecta en una menor recaudación de ingreso de venta de pasajes, la correlación es directa porque si existe una mayor demanda de pasajeros habrá un mayor ingreso.

En el año 2019 existe un valor mayor de ingresos y en consecuencia una mayor cantidad de viajes realizados por los pasajeros, tal como presenta como ingreso S/ 301,430,488 y viajes 213,074,895, en todo el periodo analizado. Este aumento de ingresos se debe a que existe mayor demanda de pasajeros, gracias al servicio de calidad que PROTRANSPORTE realiza en beneficios del usuario.

### **5.1.3. Resultados descriptivos de la hipótesis general**

Determinamos como Hipótesis General

“La exoneración del IGV en el servicio de transporte público de pasajeros de Lima Metropolitana, si cumple sus objetivos y contribuye en la generación de beneficios a los usuarios de PROTRANSPORTE en los años 2010 a 2019”

Basados en los resultados obtenidos en las pruebas de hipótesis específicas I y II, queda demostrado la hipótesis principal, señalando que la exoneración del IGV si cumple los objetivos para lo cual fue creado y contribuye en generar beneficios a los usuarios de PROTRANSPORTE, ya se brinda un servicio público de calidad que mejora la calidad de vida; apuntando a generar un beneficio económico y social para la población urbana de Lima.

## 5.2. Resultados inferenciales

### 5.2.1 Prueba inferencial para la hipótesis específica 1.

Ho: Los ingresos del servicio de transporte público de pasajeros de Lima Metropolitana que obtiene PROTRANSPORTE, no permiten los gastos de mantenimiento de la infraestructura, operación y retiro de flota.

Ha: Los ingresos del servicio de transporte público de pasajeros de Lima Metropolitana que obtiene PROTRANSPORTE, si permiten los gastos de mantenimiento de la infraestructura, operación y retiro de flota.

#### Resumen

<i>Estadísticas de la regresión</i>	
Coefficiente de correlación múltiple	0.754111214
Coefficiente de determinación R <sup>2</sup>	0.568683722
R <sup>2</sup> ajustado	0.496797676
Error típico	4609720.167
Observaciones	8

#### ANÁLISIS DE VARIANZA

	<i>Grados de libertad</i>	<i>Suma de cuadrados</i>	<i>Promedio de los cuadrados</i>	<i>F</i>	<i>Valor crítico de F</i>
Regresión	1	168102945918188.00	168102945918188.00	7.910905553	0.03064977
Residuos	6	127497120120163.00	21249520020027.20		
Total	7	295600066038351.00			

En relación al cuadro desarrollamos el análisis de varianza (ANOVA) para evaluar el efecto de tratamientos en la variabilidad de la variable respuesta:

Donde:

Hipótesis nula: Ho:  $b = 0$

Hipótesis alternativa: Ha:  $b \neq 0$

Nivel de significancia:  $\alpha = 5\%$  Nivel de confianza:  $(1 - \alpha) = 95\%$

"p" valor  $< 0.05$  se rechaza la hipótesis nula

En donde "p"= $0.031 < 0.05$  error estadístico se rechaza la hipótesis nula

Para "t" tabulado (t) y n-1 grados de libertad es:

$t_{t(0.05, 7)} = 2.36$

La prueba t student, "t" calculado es:  $t_c = 2.81$

Entonces:  $t_c > t_{t(0.05, 7)}$   $2,81 > 2,36$  se rechaza la hipótesis nula.

	<i>Coefficientes</i>	<i>Error típico</i>	<i>Estadístico t</i>	<i>Probabilidad</i>
Intercepción	10048264.23	7682875.389	-1.307878069	0.238786874
Variable X 1	0.612109635	0.217628674	2.812633206	0.03064977

Para obtener este resultado se utilizó la prueba de Mínimos cuadrados ordinario (MCO) se obtuvo la siguiente ecuación:

$$Y_1 = -10048264.23 + 0.612109635 X_1$$

Donde:

Y1 Gastos de mantenimiento de la infraestructura, operación y retiro de flota

X1 Ingresos por el servicio de transporte público de pasajeros de Lima Metropolitana que obtiene PROTRANSPORTE.

En la ecuación se observa que ha obtenido un coeficiente de determinación de 0.568, este resultado explica que los gastos mantenimiento de la infraestructura, operación y retiro de flota tiene una relación en 56,8% a los ingresos por el servicio de transporte público de pasajeros de Lima Metropolitano que obtiene PROTRANSPORTE para el periodo 2012 al 2019, además se está confirmando un buen ajuste de los datos a la regresión que hemos planteado con un coeficiente de correlación entre los datos de 75.41%, lo cual significa que existe alta correlación.

#### REGLA DE DECISIÓN.

De la prueba inferencial para la hipótesis específica 1 se obtuvo un "p" valor de 0.03065, que es menor al 0.05, por lo que se rechaza la hipótesis nula, asimismo para la prueba estadística de "t" student, se obtuvo un valor  $t_{t(0.05, 7)} = 2.36$  mientras que el valor es de  $t_{c(0.05, 7)} = 2.81$  afirmando que  $t_c > t_{t(0.05, 7)}$  es mayor,



demostrando que se rechazó la hipótesis nula en consecuencia se afirma que los ingresos del servicio de transporte público de pasajeros que obtiene PROTRANSPORTE, si permiten los gastos de mantenimiento de la infraestructura, operación y Retiro de flota.

### Pruebas de normalidad

Variables	Kolmogorov-Smirnov <sup>a</sup>			Shapiro-Wilk		
	Estadístico	gl	Sig.	Estadístico	gl	Sig.
Ingresos del servicio de transporte público de pasajeros obtenido por PROTRANSPORTE	.250	8	.150	.855	8	.107
Gastos de mantenimiento, operación de la Infraestructura y retiro de flota	.153	8	.200*	.949	8	.700

\*. Esto es un límite inferior de la significación verdadera.

De la aplicación de la prueba Shapiro-Wilk se obtiene los siguientes datos:

Donde

Existe datos normales

"p" valor es  $0.107 > 0.05$  se rechaza la Hipótesis nula

"p" valor es  $0.700 > 0.05$  se rechaza la Hipótesis nula

## PRUEBA ESTADISTICA: PEARSON

### Correlaciones

Correlación de Variables		Ingresos del servicio de transporte público de pasajeros obtenidos por PROTRANSPORTE	Gastos de mantenimiento de la infraestructura, operación y retiro de flota
Ingresos del servicio de transporte público de pasajeros obtenidos por PROTRANSPORTE	Correlación de Pearson	1	0,754*
	Sig. (bilateral)		<b>0.0306</b>
	N	8	8
Gastos de mantenimiento de la infraestructura, operación y retiro de flota	Correlación de Pearson	0,754*	1
	Sig. (bilateral)	<b>0.0306</b>	
	N	8	8

\*. La correlación es significativa en el nivel 0,05 (bilateral).

Donde:

La correlación de Pearson es 75.4% Existe una alta correlación entre las dos variables

“p” valor es 0.0306 <0.05 Se rechaza la hipótesis nula

### 5.2.2 Prueba inferencial para la hipótesis específica 2.

Ho: La inversión y participación de la empresa privada en los ingresos del Servicio de transporte público de pasajeros de Lima Metropolitana, no contribuye con la demanda de pasajeros por la calidad del servicio.

Ha: La inversión y participación de la empresa privada en los ingresos del Servicio público de pasajeros de Lima Metropolitana, si contribuye con la demanda de pasajeros por la calidad del servicio.

Resumen

<i>Estadísticas de la regresión</i>	
Coeficiente de correlación múltiple	0.98091211
Coeficiente de determinación R <sup>2</sup>	0.962188568
R <sup>2</sup> ajustado	0.957462139
Error típico	12931705.65
Observaciones	10

## ANÁLISIS DE VARIANZA

	<i>Grados de libertad</i>	<i>Suma de cuadrados</i>	<i>Promedio de los cuadrados</i>	<i>F</i>	<i>Valor crítico de F</i>
Regresión	1	34043850481432600.00	34043850481432600.00	203.5762234	0.000000568
Residuos	8	1337832087208410.00	167229010901052.00		
Total	9	35381682568641100.00			

	<i>Coefficientes</i>	<i>Error típico</i>	<i>Estadístico t</i>	<i>Probabilidad</i>
Intercepción	28007020.38	10570280.28	2.649600544	0.029273939
Variable X 1	0.65181792	0.045683858	14.268014	0.000000568

En relación al cuadro desarrollamos el análisis de varianza (ANOVA) para evaluar el efecto de tratamientos en la variabilidad de la variable respuesta:

Donde:

Hipótesis nula:  $H_0: b = 0$

Hipótesis alternativa:  $H_a: b \neq 0$

Nivel de significancia:  $\alpha = 5\%$  Nivel de confianza:  $(1 - \alpha) = 95\%$

"p" valor  $< 0.05$

En donde "p" =  $0.000000568 < 0.05$  e se rechaza la hipótesis nula

Para "t" tabulado (t) y n-1 grados de libertad es:

$t(0.05, 9) = 2.26$

La prueba t student, "t" calculado es:  $t_c = 14.27$

Entonces:  $t_c > t_t$   $14.27 > 2.26$  se rechaza la hipótesis nula.

A partir de la prueba de Mínimos cuadrados ordinario (MCO) se obtuvo la siguiente ecuación

$$Y_1 = -28007020.38 + 0.65181792 X_1$$

Y1 Demanda de pasajeros por la calidad del servicio.

X1 La inversión y participación de la empresa privada en los ingresos del servicio de transporte público de pasajeros en Lima Metropolitana.

En la ecuación se observa que existe una relación directa entre el incentivo de la participación privada de los ingresos en la venta de pasajes no gravados con IGV del servicio de transporte público de pasajeros y la demanda por la calidad del servicio. Además, se obtuvo el 98.09% de correlación entre los datos, lo cual significa que alta la correlación, finalmente tenemos un coeficiente de determinación de 96%, lo que explica que existe una gran demanda de pasajeros gracias a la calidad del servicio que se prestan al pasajero, como son conductores de alta experiencia en vehículos de igual envergadura, buses de alta capacidad modernos y equipados con alta tecnología en el transporte terrestre y un sistema de recaudo con tarjeta sin contacto en forma rápida y seguro para el pasajero, se expresa en 96% del incentivo de la participación privada de los ingresos en la venta de pasajes no gravados con IGV del servicio de transporte público de pasajeros.

#### REGLA DE DECISIÓN.

De la prueba inferencial para la hipótesis específica 2 se obtuvo un “p” valor de 0.00000568, que es menor al 0.05, por lo que se rechaza la hipótesis nula, asimismo para la prueba estadística de “t” student, se obtuvo un valor  $t_{t(0.05, 9)}$  2.26 mientras que el valor es de  $t_{c(0.05, 9)}$  14.27 afirmando que  $t_c > t_t$  es mayor, demostrando el rechazando la hipótesis nula en consecuencia, el incentivo de la participación privada de los ingresos en la venta de pasajes no gravados del servicio de transporte público de pasajeros, si permiten la demanda de pasajeros por la calidad del servicio.

### Pruebas de normalidad

Variables	Kolmogorov-Smirnov <sup>a</sup>			Shapiro-Wilk		
	Estadístico	gl	Sig.	Estadístico	gl	Sig.
La inversión y participación de la empresa privada en los ingresos por la venta de pasajes no gravados	.219	10	.190	.873	10	0.10839
Demanda de pasajeros por la calidad del servicio	.234	10	.127	.794	10	0.01224

Corrección de significación de Shapiro-Wilk

Donde:

"p" valor es 0.10839 > 0.05 Existe normalidad

"p" valor es 0.01224 < 0.05 No existe normalidad de datos

### PRUEBA NO PARAMÉTRICA

#### SPERMAN Correlaciones

	Variables		La inversión y participación de la empresa privada en los ingresos en la venta de pasajes no gravados	Demanda de pasajeros por la calidad del servicio
Rho de Spearman	La inversión y participación de la empresa privada en la venta de pasajes no gravados	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	1.000  10	0,988**  0.000000093 10
	demanda de pasajeros por la calidad del servicio	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	0,988**  0.000000093 10	1.000   10

\*\* . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Donde:

El coeficiente de correlación es de 98.8%

"p" es 0.000000093 < 0.05 Se rechaza la hipótesis nula

### **5.2.3 Prueba para la hipótesis general.**

Luego de obtener los resultados empíricos de las hipótesis específicas respecto a la relación existente entre sus variables la independiente (Exoneración del IGV en el servicio público de pasajeros) y la variable dependiente (Beneficios al usuario) se determina que: Los ingresos por la venta de pasajes no gravados con IGV permiten brindar servicios de calidad en beneficio a los usuarios de PROTRANSPORTE, generando una mayor demanda de pasajeros por el servicio ofertado.

## **VI DISCUSIÓN DE RESULTADOS**

### **6.1. Contratación y demostración de la hipótesis con los resultados.**

#### **6.1.1 Contratación de la hipótesis específica N° 1, con los resultados de la investigación.**

Para explicar los resultados de la hipótesis específica 1 con el respaldo del análisis descriptivo y del análisis inferencial, se confirma una correlación alta entre los gastos de mantenimiento de la infraestructura, operación y retiro de flota y los ingresos del servicio de transporte público de pasajeros de Lima Metropolitana que obtiene PROTRANSPORTE, con un valor porcentual de 75.41%, lo que significa que los datos se ajustan a los requerimientos para la prueba de hipótesis específica N° 1 de la investigación. Además, se rechazó la hipótesis nula, y se obtuvo un estadístico de “p” valor de 0.031, menor al error estadístico establecido en la inferencia del 0.05.

Para demostrar esta hipótesis específica N° 1 se analizó la tabla N° 7 y la figura N° 5, existe una tendencia cíclica creciente de los ingresos del servicio de transporte de pasajeros que obtiene PROTRANSPORTE durante el periodo de análisis, pero en el año 2012 se presenta el nivel más bajo de ingresos sumando el monto de S/ 19, 665,295 a todo el periodo analizado, debido a que hubo menos demanda de pasajeros que utilizaron el sistema de transporte en ese año, originando una menor recaudación de ingreso de venta de pasajes y mientras que el mayor ingreso obtenido fue en el año 2019 por la suma de S/ 41,648,427, este incremento se debe a que existe mayor demanda de pasajeros que utilizan el servicio de transporte Metropolitano en la troncal y alimentadores.

En relación a los gastos se aprecia una tendencia creciente de los gastos, apreciando una correlación donde a mayor ingreso, mayor es el gasto

realizado, observamos que existe una menor ejecución de gastos en el año 2013 por la suma de S/ 2, 992,774, mientras que se observa que existe una mayor inversión de gastos en el año 2016, equivalente a la suma de S/ 23,271,749 soles, gracias a la gestión de administración de PROTRANSPORTE que pudo invertir más en los gastos de infraestructura, operación y retiro de flota,

De acuerdo al resultado obtenido en la tabla N° 7, y figura N° 5 se probó la hipótesis específica I y se concluye que a mayor ingreso en el servicio público de pasajes, permiten que los gastos de mantenimiento de la infraestructura, operación de infraestructura y retiro de flota, existe una correlación de variables directa con el 75.41%.

En consecuencia, los ingresos en el servicio de transporte público de pasajeros que obtiene PROTRANSPORTE, están ligada a las tarifas de pasaje los precios desde el año 2015 no ha sufrido variación, motivo por la cual existe una estabilidad y accesibilidad en el precio, permitiendo una mayor demanda generando mayores ingresos; otro motivo del incremento de la demanda de pasajeros son las campañas como tarjetas de renovación de tarjeta escolar, universitaria, servicios especiales por fiestas patrias, semana santa, señor de los milagros, playa, eventos deportivos y culturales, otra modalidad por la demanda de pasajeros es que los buses del Metropolitano utilizan vías exclusivas donde no existe tráfico vehicular llegando rápido a sus destinos, la cual trae satisfacción al pasajero como mejor opción de movilidad, los buses del metropolitano circulan en todo el trayecto de la vía expresa donde se encuentran importantes empresas comerciales, financieras, de servicio y universidades e institutos, generando la mejor opción de traslado de pasajeros para ir a trabajar; hacer negocios y estudiar desde la zona norte y sur de la ciudad permitiendo una gran demanda de pasajeros.



### **6.1.2 Contrastación de la hipótesis específica N° 2, con los resultados de la investigación.**

Para explicar los resultados de la hipótesis específica N° 2 con el respaldo del análisis descriptivo y del análisis inferencial se determinó que se confirma una correlación alta entre demanda de pasajeros por la calidad del servicio y la participación de la empresa privada en los ingresos del servicio de transporte público de pasajeros, obteniendo un coeficiente con un valor de 98.09%, lo que significa que los datos se ajustan a los requerimientos para la prueba de hipótesis específica N° 2 de la investigación. Además, se rechazó la hipótesis nula, y se obtuvo un estadístico de “p” valor de 0.00000057, menor al error estadístico establecido en la inferencia del 0.05, en consecuencia, se confirmó que; La participación de la empresa privada en los ingresos del servicio de transporte público de pasajeros de Lima Metropolitana, se relaciona directa y positivamente con los viajes realizados o la demanda de pasajeros por la calidad del servicio, en los periodos 2010- 2019.

En la tabla N° 21 y figura N° 13, se muestra la comparación entre la participación de la empresa privada en los ingresos del servicio de transporte público de pasajeros de Lima Metropolitana y los viajes realizados o la demanda de pasajeros por la calidad del servicio en los años de análisis 2010 al 2019.

Observando una ingreso creciente y sostenido en la participación de la empresa privada en los ingresos del servicio de transporte público de pasajeros y los viajes realizados en los años 2010 a 2019.

En el año 2010 existe un valor menor de ingresos S/ 24,220,349 y en consecuencia una cantidad menor de viajes realizados de los pasajeros, representado por 23,065,390 viajes, se explica porque el inicio de operaciones comerciales del Metropolitano fue el 28 de julio 2010, que afecta en una menor recaudación de ingreso de venta de pasajes, esta cifra es la menor en comparación que los años de estudio, la correlación

es directa porque si existe una mayor demanda de pasajeros habrá un mayor ingreso.

En el año 2019 existe un valor mayor de ingresos y en consecuencia una mayor cantidad de viajes realizados por los pasajeros, tal como presenta como ingreso S/ 301,430,488 y viajes 213,074,895, en todo el periodo analizado. Este aumento de ingresos se debe a que existe mayor demanda de pasajeros, gracias al servicio de calidad que PROTRANSPORTE realiza en beneficios del usuario.

La empresa privada participa del Fideicomiso de administración de flujos del COSAC I, por ser FIDEICOMISARIOS que son las cuatro empresas operadores de buses que son: Transvial SA, Lima Vías Express SA, Lima Bus Internacional1 SA y Perú Masivo SA y el sistema de recaudo de las tarjetas sin contacto a cargo de la empresa ACS Solutions SA, los ingresos de la empresa privada sirven para invertir en comprar nuevos buses y dar mantenimiento a los buses que circulan el Metropolitano y alimentadores; asimismo invierte en su personal como conductores de buses y mecánicos especializados y en la empresa de recaudo invierte en equipos nuevos y software relacionados a la recaudación y personal técnico en mantenimiento de equipos, todos ofreciendo un servicio de calidad en el sector transporte, todo ello suma para crecer la demanda de pasajeros.

### **6.1.3 Contrastación de la hipótesis general, con los resultados de la investigación.**

En base al análisis de los resultados obtenidos se puede determinar que los ingresos en el servicio de transporte público de pasajeros de Lima Metropolitana, si permiten generar beneficios a los usuarios de PROTRANSPORTE. Esto gracias a que se brinda servicios de calidad como son la seguridad, vigilancia de cámaras, limpieza en estaciones y buses, orientadores en las estaciones, buses modernos y ecológicos, conductores con experiencia, vías exclusivas para una movilidad rápida y

un servicio de recaudo mediante la tarjeta sin contacto, asimismo la exoneración de IGV en el servicio público de pasajeros de Lima Metropolitana contribuye con la accesibilidad en el precio del pasaje, para que exista mayor demanda de pasajeros incrementando los ingresos que impactando en una mayor inversión de gastos en servicios que van relacionados al beneficio de los usuarios.

## **6.2. Contratación de los resultados con estudios similares.**

**6.2.1 Hipótesis específica N° 1** en el marco teórico del antecedente internacional relacionado, se afirma que existen diferentes autores que han investigado respecto a temas similares de la presente investigación, por ello e procedió a contrastar sus resultados obtenidos de la siguiente tesis:

Jara (2016) afirma que:

El Banco Mundial definiría al transporte sostenible como el resultado de tres componentes principales: **El componente económico y financiero**, el cual incluye aspectos de la adecuación de la financiación de la infraestructura, organización y escala del transporte; **El componente ecológico y medioambiental**, que incluye cuestiones de cómo las inversiones y modos de transporte influyen en los patrones de viaje y uso de la tierra y cómo éstas a su vez influyen en el consumo de energía, emisiones, calidad del agua y el aire y el hábitat; y finalmente **el componente social**, que enfatiza el acceso adecuado al servicio del transporte para todos los segmentos de la sociedad.

En el año 2011, se realizó la primera reforma para acabar con el gran problema que es el sistema el cual se desenvuelven actualmente los buses de transporte público, con la publicación y consecuente ejecución de las Ordenanzas municipales 1599-2012 y 1613-2012, el cual tenían como finalidad garantizar las condiciones de calidad y seguridad de la prestación del servicio de

transporte público regular de personas en Lima Metropolitana, fomentando la mejora de la movilidad en la ciudad y la calidad de vida de los usuarios del servicio de transporte de personas.(p.19-58).

**6.2.2 Hipótesis específica N° 2** en el marco teórico del antecedente internacional relacionado, nuestro resultado se afirma en lo investigado por; un estudio realizado por el Instituto Mexicano del Transporte de la Secretaria de Comunicaciones y Transporte realizado por Islas. et al (2002) señala que:

El mercado estará integrado básicamente por tres agentes económicos. Primer agente económico, es la empresa prestadora de servicios de transporte de pasajeros, a la que se denominará operador de servicios de transporte. Tales empresas tendrán como finalidad el traslado en el espacio de personas en un ámbito geográfico.

Segundo agente económico está compuesto por los consumidores, los cuales se representan por los usuarios de los distintos servicios ofrecidos por los operadores de transporte. Finalmente, el mercado estará integrado por un tercer agente económico, el Estado, el cual intervendrá de manera directa e indirecta en la toma de decisiones tanto de los usuarios como de los operadores de los servicios de transporte.

La demanda de bienes y servicios en general, dependerá en buena medida del ingreso de los consumidores y del precio de un producto o servicio en particular, relativo a otros precios. Por ejemplo, la demanda de viajes dependerá del ingreso del viajero, mientras que la selección del modo de transporte queda sujeta a una serie de factores tales como el propósito del viaje, distancia por recorrer e ingreso del viajero.

La oferta La función de oferta representa la cantidad de bienes o servicios que un productor desea ofrecer a un precio determinado. Así, para el caso de una empresa que ofrece un servicio de transporte de pasajeros, la función de servicio estará dada por la cantidad de autobuses-kilómetro ofrecidos a determinada tarifa. Sin embargo, la cantidad de producto a ofrecer no sólo dependerá del precio del producto en el mercado, sino también de factores tales como el precio de los insumos y de la tecnología.

**Los factores de la demanda**, dependerá en buena medida del ingreso de los consumidores como son:

El precio del servicio está inversamente relacionado con la cantidad demanda de viajes. Es decir, a menor precio, mayor cantidad de usuarios demandará el servicio de transporte ofrecido. Recíprocamente, un aumento del nivel de precio del transporte ("tarifa") reducirá la cantidad de usuarios demandando dicho servicio, puesto que existe un nivel máximo de pago que cada usuario está dispuesto a realizar. El precio de un producto o servicio en particular, relativo a otros precios.

Calidad del servicio en muchas ocasiones no es el precio (algo esencialmente cuantitativo) sino la calidad del servicio (evidentemente, con un fuerte componente subjetivo) que en general esté ofreciendo la empresa prestataria, lo que motiva que se acerquen más usuarios a solicitar su servicio. Los elementos que pueden entrar en consideración del usuario pueden ser muy variados entre ellas:

- a) La frecuencia del servicio, son los tiempos de arribo deben ser aquellos espera obtener. Además, debe tomarse en cuenta que, en las situaciones en que no se puede programar la oferta con la demanda de transporte, el tiempo de espera de un usuario es, en promedio, igual a la mitad del intervalo de paso que se mantenga entre dos servicios consecutivos.

- b) Estándar del servicio, La calidad de un servicio se determina por el mantenimiento de ciertos estándares o normas de desempeño que, como meta mínima, serán fijados en función del tipo de servicio
- c) Comodidad, Se refiere no sólo a los aspectos que frecuentemente se relacionan con el “confort” propiamente del viaje o del vehículo, tales como viajar sentado y con cierta amplitud, visibilidad, aire respirable, temperatura regulada, ascenso y descenso fácil, etcétera, sino con aspectos relacionados con el diseño de las rutas o de las instalaciones para la espera y acceso a los vehículos todo lo cual se traduce en un ahorro de esfuerzos y molestias para los usuarios.
- d) Confiabilidad, es llevar a los pasajeros a sus destinos, o al no realizar una conexión del servicio en el tiempo programado.
- e) La Seguridad, este es de suma importancia en el transporte de pasajeros y concierne tanto a los pasajeros y autoridades del Gobierno como a los proveedores del servicio. La publicidad adversa de accidentes reduce la demanda para un modo de transporte en particular, especialmente en el corto plazo. (pp. 2-15)

Los antecedentes citados, expresa similitud de análisis con nuestro resultado obtenido en la investigación.

### **6.3. Responsabilidad ética de acuerdo a los reglamentos vigentes**

En la presente investigación se ha tomado en cuenta las recomendaciones que brindan los siguientes documentos:

- ✓ Código de Ética del Investigador
- ✓ Protocolo de informe final de investigación
- ✓ Declaración jurada de ser autor de la investigación (Anexo N° 2)
- ✓ Código de Ética Profesional del Contador Público.

## CONCLUSIONES

En el presente trabajo, se llegó a las siguientes conclusiones:

- A En relación al hipótesis general, la exoneración del IGV en el servicio de transporte público de pasajeros de Lima Metropolitana en PROTRANSPORTE, si cumple con sus objetivos para lo cual fue creado como es: **Atraer e incentivar la inversión privada**, como son las empresas de los operadores de buses: Transvial SA, Perú Masivo SA, Lima Vías Express SA y Lima Bus Internacional 1 SA y el sistema de recaudo: ACS Solutions SA, existe incentivo por el crecimiento sostenible de los ingresos desde el año 2010 al 2019 a favor de las empresas privadas; **genera empleos formales**, porque de las cinco empresa privadas tienen 2,145 trabajadores en planilla bajo el régimen laboral D.Leg.728 y 34 trabajadores como servicios de terceros; **genera desarrollo tecnológico en el ámbito del sector transporte**, tal es el caso de los buses articulados modernos, confortables y seguros y en el sistema de recaudo que utiliza dispositivos de lectura, a través de las tarjetas inteligentes que se recargan en máquinas automatizadas y taquillas ubicadas al ingreso de las estaciones y en puntos de recarga externa; **genera competitividad en el mercado nacional del sector de transporte público de pasajeros**, por la demanda de pasajeros y la prestación de servicios públicos de calidad siendo un referente a nivel Latinoamérica; **fomenta el desarrollo del área geográfica urbano** gracias a la infraestructura vial, estaciones y terminales, mejorando el paisajismo urbano, incrementando el dinamismo de la actividad comercial por las compras de bienes y servicios que se realizan con las empresas del mercado, permitiendo la revalorización de los predios urbanos de la ciudad y la gran concentración de usuarios hacen que muchos predios sean comerciales.

Contribuyendo en generar beneficios a los usuarios de PROTRANSPORTE en los años 2010 a 2019, porque la exoneración de

IGV si contribuye en la recaudación de ingresos permitiendo realizar gastos para mejorar los servicios en favor de los pasajeros en el sistema de transporte público en Lima Metropolitana, como son los gastos de mantenimiento de vías exclusivas, permitiendo mayor rapidez y fluidez de los buses, lo que repercute directamente en el ahorro en tiempo de espera y traslado de los usuarios, servicio de video cámara de seguridad para proteger a los usuarios e infraestructura, servicio de mantenimiento de áreas verdes entorno al sistema de transporte, contribuyendo al paisajismo urbano de Lima, señalización vehicular y peatonal, semaforización, mantenimiento de ascensores y rampas para ser un servicio inclusivo con accesos para personas con movilidad restringida; asimismo gastos operativos servicio de Seguridad y limpieza en las estaciones.

En consecuencia, contribuye a que los usuarios reciban como beneficio: ahorro de tiempo, calidad de servicio, trato humano e inclusivo y protección al medio ambiente.

- B En relación a la hipótesis específica primera, los ingresos del servicio de transporte público de pasajeros que obtiene PROTRANSPORTE, si permiten los gastos de mantenimiento de la infraestructura, operación y retiro de flota, porque existe un crecimiento sostenido de los ingresos por la venta de pasajes relacionados directamente por la mayor demanda de pasajeros que utilizan el sistema, esto permite captar más ingresos y realizar más gastos en el mantenimiento de la infraestructura como son: Mantenimiento de áreas verdes, semaforización, reparaciones electromecánicas, cámaras de vigilancia, señaléticas peatonales y vehiculares; los gastos de operación como son los gastos de personal de seguridad y limpieza de las estaciones y los gastos por retiro de vehículos de transporte público de pasajeros entre combis, custers y ómnibus, es una compensación monetaria entregada al propietario del vehículo,



gracias al programa de chatarreo impulsado por la Municipalidad de Lima y ejecutado por PROTRANSPORTE.

- C. De la hipótesis específica segunda, la inversión e ingresos de la empresa privada en el servicio de transporte público de pasajeros en Lima Metropolitana, si contribuye con la demanda de pasajeros gracias a que la empresa privada aporta buses EURO IV modernos con tecnología y espacios adecuados para personas con movilidad restringida, con conductores capacitados y de gran experiencia en buses, mientras que el sistema de recaudo utiliza la tarjeta sin contacto permite que la transacción sea fácil, segura y rápida, generando un servicio de calidad en favor del usuario permitiendo una demanda de pasajeros que impacta en el crecimiento sostenido de los ingresos por la venta de pasajes en los años 2010 a 2019.

## RECOMENDACIONES

- A** Establecida la primera conclusión de la investigación se recomienda la Implementación de mapas de ruta dentro de buses. Esto contribuirá a que los usuarios del Metropolitano estén informados y puedan llegar a su destino sin percances incidirá positivamente en generar más beneficios a los usuarios.
- B** La recomendación de la segunda conclusión sería en ejecutar mayor gasto en mantenimiento de la infraestructura como el rediseño general de la señalética de información en los terminales y estaciones, así como paraderos de rutas alimentadoras, asimismo implementar equipos audiovisuales en las estaciones debiendo proyectar información de rutas, frecuencia de llegada y salida de buses.
- C** La siguiente recomendación en relación a la tercera conclusión y la más importante sería empezar a construir el tramo faltante de 10.2 kilómetros restantes del Metropolitano que uniría la estación Naranjal (Independencia) hasta la intersección de las avenidas Universitaria y Chimpu Ocllo (Carabayllo). Este tramo descongestionaría el terminal Naranjal donde existe un cuello de botella por la gran concentración de pasajeros porque contemplaría 18 estaciones más y un patio taller para 120 vehículos, una planta de tratamiento de agua para regadío y 180,000 mts de áreas verdes.
- Esto trae como consecuencia que la empresa privada tendrá que invertir en comprar nuevos buses EURO V de mejor calidad que los EURO IV que actualmente opera en el Metropolitano e incremento de equipos de recaudo para la venta de tarjetas y recargas, generando una mayor demanda de pasajeros incidiendo directamente en el incremento de ingresos, comprometiendo así en brindar la misma calidad del servicio.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Acuerdo de Concejo N° 2112 de fecha 27 de noviembre de 2012. Ampliación presupuestal del programa de transporte urbano de Lima-PTUL.

[http://www.transparencia.munlima.gob.pe/convocatorias-de-personal-pgrlm/doc\\_download/447491545-acuerdo-de-concejo-2112](http://www.transparencia.munlima.gob.pe/convocatorias-de-personal-pgrlm/doc_download/447491545-acuerdo-de-concejo-2112).

(Recuperación el 02 de marzo de 2021)

Adrián, Y. (31 de enero del 2021). Definición de Beneficio.

<https://conceptodefinicion.de/beneficio/> (Recuperación el 02 marzo 2021)

Alan, D y Cortez, L. (2018). Procesos y Fundamentos de la Investigación Científica. Universidad técnica de Machala. 1er ed. Editorial UTMACH. p.28

<http://repositorio.utmachala.edu.ec/bitstream/48000/12498/1/Procesos-y-FundamentosDeLainvestiacionCientifica.pdf> (Recuperación el 05 de febrero de 2021).

Alfaro Barrientos W.S, (2017). *La exoneración del IGV y su incidencia en el desarrollo comercial de las empresas constructoras de la región San Martín año 2015*. [Tesis de maestro de tributación Universidad Nacional del Callao]. Repositorio Institucional – Universidad Nacional del Callao [http://repositorio.unac.edu.pe/bitstream/handle/UNAC/3823/ALFARO%20BARRIENTOS\\_POSGRADO\\_2017.pdf](http://repositorio.unac.edu.pe/bitstream/handle/UNAC/3823/ALFARO%20BARRIENTOS_POSGRADO_2017.pdf). (Recuperación el 26 de febrero de 2021).

Banco Interamericano de Desarrollo (BID). Propuesta de préstamo (PE-0187) Programa de transporte urbano de lima metropolitana – subsistema norte

– sur. [http://www.protransporte.gob.pe/pdf/info/publi2/PE-0187\\_c.pdf](http://www.protransporte.gob.pe/pdf/info/publi2/PE-0187_c.pdf).

(Recuperado el 18 de enero de 2021)

Banco Interamericano de Desarrollo (BID). (2016). Transporte Urbano y pobreza : Efectos de los Sistemas de Transporte Rápido de Autobuses Apoyados por el BID sobre la Movilidad y el Acceso en Cali y Lima, Editorial-BID. <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Transporte-urbano-y-pobreza-Efectos-de-los-Sistemas-de-Transporte-R%C3%A1pido-de-Autobuses-apoyados-por-el-BID-sobre-la-movilidad-y-el-acceso-Cali-y-Lima.pdf> (Recuperado el 03 de enero de 2021)

Bardales Díaz, G.A. (2019) *Beneficios tributarios y su incidencia en la investigación científica, el desarrollo e innovación tecnológica de las empresas en el Perú, 2014-2018*. [Tesis de maestría tributación fiscal y empresarial, Universidad San Martín de Porres]. <https://hdl.handle.net/20.500.12727/4884> (Recuperación el 22 de febrero de 2021). (Recuperación el 22 de febrero de 2021).

Camino et al., (2018) *Planeamiento Estratégico para el Transporte Público Masivo en Buses en Lima Metropolitana*. [Tesis de maestría en Administración de Empresas, Pontificia Universidad Católica del Perú]. Repositorio Institucional Pontificia Universidad Católica del Perú. <http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/20.500.12404/11727> (Recuperación el 27 de febrero de 2021). (Recuperación el 26 de febrero de 2021).

Constitución política del Perú de 1993, promulgada el 29.12.1993, inicio de Vigencia el 01.01.1994. <http://www.pcm.gob.pe/wp-content/uploads/2013/09/Constitucion-Pol%C3%ADtica-del-Peru-1993.pdf> (Recuperado el 30 de enero de 2021).

Contrato de Fideicomiso de Flujos en Administración. <http://www.protransporte.gob.pe/attachments/article/652/contrato-de-fideicomiso-escritura-publica.pdf>. (Recuperación el 02 de marzo de 2021)

- Chirinos, C. (2009). Las campanas suenan, pero nadie las escucha: Las Exoneraciones y el IGV: *Revista de Economía y Derecho*. N° 24(6), pp.74-79 <https://revistas.upc.edu.pe/index.php/economia/article/view/284>. (Recuperación el 16 de enero de 2021).
- Galván, M.A. (29 de enero 2019). ¿Qué es calidad de vida? Universidad Autónoma del Estado de Hidalgo de México. <https://www.uaeh.edu.mx/scige/boletin/prepa2/n2/m2.html> (Recuperación el 02 de marzo de 2021)
- Gallegos, A. (2014) Reseña del libro “Desarrollo social: teoría y práctica” de James Midgley. *Revista de Ciencias de la Administración y Economía* (Universidad Politécnica Salesiana Ecuador), 8(3), 8-13. <https://www.redalyc.org/pdf/5045/504550659006.pdf> (Recuperación el 02 de marzo de 2021)
- Hernández, D. (2017). Transporte público, bienestar y desigualdad: Cobertura y capacidad de pago en la ciudad de Montevideo. *Revista de la CEPAL N° 122- Agosto de 2017*. [https://www.cepal.org/sites/default/files/publication/files/42036/RVE122\\_Hernandez.pdf](https://www.cepal.org/sites/default/files/publication/files/42036/RVE122_Hernandez.pdf) (Recuperación el 2 de marzo de 2021)
- Hernández López, L.Y. y Torres Chilon, D.F. (2020). *Efectos jurídicos de la exoneración del IGV en el servicio de transporte público de pasajeros año 2018* [Tesis profesional de Abogado, Universidad Privada Antonio Guillermo Urrelo de Cajamarca]. Repositorio institucional de la Universidad Privada Antonio Guillermo Urrelo de Cajamarca. <http://repositorio.upagu.edu.pe/bitstream/handle/UPAGU/1405/Tesis%20Hernandez-Torres.pdf>. (Recuperación el 22 de febrero de 2021).

Instituto Metropolitano PROTRANSPORTE de Lima. (s.f).Conocemos el sistema. <http://www.metropolitano.gob.pe/conocenos/sistema/> (Recuperado el 05 de enero de 2021)

Instituto Peruano de Economía. Beneficio Tributario <https://www.ipe.org.pe/portal/beneficios-tributarios/> (Recuperado el 02 de marzo del 2021)

Islas et al., (2002). *Estudio de la demanda de transporte*. Instituto Mexicano del Transporte Secretaria de Comunicaciones y Transporte Publicación técnica N° 213 Sanfandila, Qro. <https://www.imt.mx/archivos/publicaciones/publicaciontecnica/pt213.pdf> (Recuperación el 02 de marzo de 2021)

Jara Alata, A. (2016) *Transporte Publico Sostenible en Lima una aproximación al análisis coste-beneficio entre los sistemas BRT y LRT* (Tesis de Master Universitario en Gestión y valorización urbana Universidad Politécnica de Cataluña Barcelona-España). [https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/98476/JARA\\_TESIS\\_MASTER.pdf](https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/98476/JARA_TESIS_MASTER.pdf) (Recuperación el 22 de febrero de 2021).

Jerez, et al., (2018) Percepción de la calidad del servicio de recolección de desechos sólidos: evaluación de un Gobierno Autónomo Descentralizado del Ecuador. *Revista Actualidad y nuevas tendencias*. 21(4), 7-26. <https://www.redalyc.org/jatsRepo/2150/215058535002/html/index.html> (Recuperación el 02 de marzo de 2021).

Ley General del Sistema Financiero y del Sistema de Seguros y Orgánica de la Superintendencia de Banca y Seguros Ley N° 26702, publicada en el Diario Oficial El Peruano el 18.01.2011. Artículo 241,246 y 250.

Ley Orgánica de Municipalidades, ley N° 23853, publicada en el diario oficial el peruano el 08.06.1984.

[https://www.mef.gob.pe/contenidos/presu\\_publ/capacita/programacion\\_formulacion\\_presupuestal2012/Anexos/ley27972.pdf](https://www.mef.gob.pe/contenidos/presu_publ/capacita/programacion_formulacion_presupuestal2012/Anexos/ley27972.pdf). (Recuperación el 02 de marzo de 2021)

Ley que prorroga la vigencia de beneficios y exoneraciones tributarias. Ley N° 30899 (28 de diciembre 2020).

[http://www.congreso.gob.pe/Docs/comisiones2020/ConstitucionReglamento/files/du\\_interregno\\_2019/du024-2019.pdf](http://www.congreso.gob.pe/Docs/comisiones2020/ConstitucionReglamento/files/du_interregno_2019/du024-2019.pdf) (Recuperación el 02 de marzo de 2021)

Ley Sistema Nacional de Inversión Pública, N ° 1178, (2003). Ministerio de Hacienda Bolívar La paz Bolivia. Sistema Nacional de Inversión Pública.

[https://medios.economiayfinanzas.gob.bo/MH/documentos/normas\\_leyes/normas/NB-SNIP.pdf](https://medios.economiayfinanzas.gob.bo/MH/documentos/normas_leyes/normas/NB-SNIP.pdf) (Recuperación el 02 de marzo de 2021)

Luque, J. (2004) La técnica del valor agregado como herramienta en la Interpretación de las normas del impuesto general a las ventas. *Revista foro jurídico*, pp.98-101

<http://revistas.pucp.edu.pe/index.php/forojuridico/article/view/18341/18584> (Recuperación el 02 de marzo de 2021)

Ministerio de Economía y Finanzas (2003). *Análisis de las Exoneraciones e Incentivos Tributarios y Propuesta de Estrategia para su eliminación, apoyo consultoría*, Editorial MEF.

[https://mef.gob.pe/contenidos/pol\\_econ/documentos/Anali\\_incent\\_exoner\\_tribut.pdf](https://mef.gob.pe/contenidos/pol_econ/documentos/Anali_incent_exoner_tribut.pdf) (Recuperado el 15 de enero de 2021)

Municipalidad Metropolitana de Lima. (s.f).

<https://www.munlima.gob.pe/noticias/item/27779-instituto-metropolitano-protransporte-de-lima>. (Recuperado el 05 enero 2021).

Ordenanza Municipal N.º 732, Creación del Instituto Metropolitano Protransporte de Lima. (25 de noviembre de 2004).

<https://www.protransporte.gob.pe/wp-content/uploads/2019/01/Ordenanza-N%C2%BA-732.pdf> (Recuperado el 12 de diciembre de 2020).

Ordenanza Municipal N.º 682, declara la intangibilidad y reserva de las áreas destinadas al programa de transporte urbano de Lima. (26 de agosto de 2004). [https://www.protransporte.gob.pe/pdf/Marco\\_legal/ordenanzas/Ord%20682.pdf](https://www.protransporte.gob.pe/pdf/Marco_legal/ordenanzas/Ord%20682.pdf) (Recuperado el 16 de diciembre de 2020).

Ordenanza Municipal N.º 1930, modifica artículo 2 de la Ordenanza N.º 1613 que crea el sistema Integrado de Transporte de Lima Metropolitana (06 de febrero 2016). <https://busquedas.elperuano.pe/download/url/modifican-articulo-2-de-la-ordenanza-n-1613-que-crea-el-sis-ordenanza-no-1930-1342640-1>. (Recuperado el 19 de diciembre 2020).

Ordenanza Municipal 1599, Regula la prestación de servicio de transporte público regular de personas en Lima Metropolitana. (17 abril de 2012) [http://www.transparencia.munlima.gob.pe/convocatorias-de-personal-pgrlm/doc\\_download/447495339-ordenanza-n%C2%BA-1599](http://www.transparencia.munlima.gob.pe/convocatorias-de-personal-pgrlm/doc_download/447495339-ordenanza-n%C2%BA-1599) (Recuperado el 20 de diciembre de 2020).

Ordenanza Municipal N.º 1613, crea el Sistema Integrado de Transporte Público de Lima Metropolitana, aprueba el Plan Regulador de Rutas y modifica el TUPA de la Municipalidad Metropolitana de Lima en lo que corresponde a la Gerencia de Transporte Urbano. (27 de junio 2012).



<https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/ordenanza-que-crea-el-sistema-integrado-de-transporte-public-ordenanza-n-1613-807033-1/>  
(Recuperado el 20 de diciembre de 2020).

Pardo (2009). Los cambios en los sistemas integrados de transporte masivo en las principales ciudades de América Latina. Impreso Naciones Unidas. Editorial Comisión Económica para América Latina y el Caribe-CEPAL  
[https://www.cepal.org/sites/default/files/publication/files/3641/S2009308\\_es.pdf](https://www.cepal.org/sites/default/files/publication/files/3641/S2009308_es.pdf) (Recuperado el 15 de enero de 2021).

Proyecto de Ley N.º 3674/2018-PE (05 de diciembre de 2018) Exposición de motivo para exonerar de IGV sistema de transporte ante el congreso de la república del Perú.  
[https://leyes.congreso.gob.pe/Documentos/2016\\_2021/Dictámenes/Proyectos\\_de\\_Ley/03674DC09MAY20181205.pdf](https://leyes.congreso.gob.pe/Documentos/2016_2021/Dictámenes/Proyectos_de_Ley/03674DC09MAY20181205.pdf) (Recuperado el 23 de febrero de 2021).

Resolución N.º 00034-2004-PI/TC (Lima). (15 de febrero 2005). Tribunal Constitucional de la República: Sesión de Pleno del tribunal Constitucional.  
<https://tc.gob.pe/jurisprudencia/2006/00034-2004-AI.pdf> (Recuperado el 22 de febrero de 2021).

Resolución del Tribunal Fiscal N° 559-4-97, expediente N° 5467-96 (Tumbes). (27 mayo 1997). Tribunal Fiscal: Dictamen N° 069.  
[http://www.mef.gob.pe/contenidos/tribu\\_fisc/Tribunal\\_Fiscal/PDFS/1997/4/1997\\_4\\_0559.pdf](http://www.mef.gob.pe/contenidos/tribu_fisc/Tribunal_Fiscal/PDFS/1997/4/1997_4_0559.pdf) (Recuperado el 23 de febrero de 2021)

R&C Consulting | Escuela de Gobierno y Gestión Pública(12 de enero de 2021). Conoce los conceptos básicos sobre el Sistema Tributario Peruano.<https://rc-consulting.org/blog/2015/05/sistema-tributario-peruano-conceptos/> (Recuperación el 02 de marzo de 2021).

- Servicio de acreditación ecuatoriano, Gobierno de la República del Ecuador. (26 de abril de 2018). *Calidad en los servicios: servicio para la acreditación ecuatoriano*. <https://www.acreditacion.gob.ec/calidad-en-los-servicios-publicos/> (Recuperación el 01 de marzo de 2021).
- Superintendencia Nacional de Administración Tributaria. (2018). Información para la elaboración de la evaluación del sistema tributario 2017. Informe N° 33-2018 SUNAT/1V3000). Gerencia de estudios económicos Oficina Nacional de Planeamiento y estudios económicos de SUNAT. [https://www.mef.gob.pe/contenidos/tributos/doc/gastos\\_tributarios\\_SUNAT.pdf](https://www.mef.gob.pe/contenidos/tributos/doc/gastos_tributarios_SUNAT.pdf) (Recuperación el 02 de marzo de 2021).
- Texto único Ordenado de la Ley del Impuesto General a las Ventas e Impuesto Selectivo al Consumo, aprobado por Decreto Supremo N° 055-99-EF, Publicado en el Diario Oficial el Peruano el 15.04.1999. Artículo 5-6 y numeral 2 apéndice II <https://www.sunat.gob.pe/legislacion/igv/tuo.html> (Recuperado el 03 de enero del 2021).
- Valarezo Guerrero, J.I. (2006). *La exoneración tributaria es un ¿privilegio o un derecho?* [Tesis de maestro en derecho, Universidad Andina Simón Bolívar – Ecuador]. Repositorio institucional-Universidad Andina Simón Bolívar. <https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/873/1/T432-MDE-Valarezo-La%20exoneraci%C3%B3n%20tributaria.pdf> (Recuperado el 25 de febrero de 2021).
- Vara, A. (2010). *¿Cómo hacer una tesis en ciencias empresariales?* .Universidad de San Martín de Porres. Segunda edición.[www.usmp-investiga.net](http://www.usmp-investiga.net). (Recuperación el 3 de marzo de 2021).

- Villanueva, C. (2011) Los beneficio Tributarios: Exoneración, inafectación entre otros. *Revista Actualidad Empresarial*, 238 (9), 1-15.  
<https://www.yumpu.com/es/document/read/14506705/los-beneficios-tributarios-exoneracion-inafectacion-entre-otros>. (Recuperación el 26 de febrero de 2021).
- Villegas, H.B. (2001). *Curso de finanzas, derecho financiero y tributario*. (7° ed., pp. 7-186). Ediciones Depalma Buenos Aires.  
<http://www.ejuridicosalta.com.ar/files/libro9.pdf> (Recuperado el 15 de enero 2021)
- Villela et al., (2010). *Gastos Tributarios. La reforma pendiente*. Banco Interamericano de Desarrollo (BID). (pp 2-26).  
[https://www.cepal.org/ilpes/noticias/paginas/5/38375/lviz\\_villela\\_gtlareformapendiente.pdf](https://www.cepal.org/ilpes/noticias/paginas/5/38375/lviz_villela_gtlareformapendiente.pdf) (Recuperación el 26 de febrero de 2021).

## **ANEXOS**

**ANEXO N° 1**

**MATRIZ DE CONSISTENCIA DE INVESTIGACIÓN**

TEMA DE INVESTIGACIÓN	PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN	OBJETIVO DE INVESTIGACIÓN	HIPÓTESIS DE INVESTIGACIÓN	VARIABLES	DIMENSIONES	INDICADORES	Tipo de Investigacion	Diseño de investigacion	Metodo de investigacion	Muestra y tipo	Tecnica e instrumento
LA EXONERACIÓN DEL IGV EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS Y LA GENERACION DE BENEFICIOS A LOS USUARIOS DE PROTRANSPORTE	<b>Problema Principal:</b>	<b>Objetivo General:</b>	<b>Hipótesis General:</b>	<b>Independiente:</b>	Ingresos que obtiene PROTRANSPORTE en el servicio de transporte publico de pasajeros	Ingresos por la participación de PROTRANSPORTE en la venta de pasajes Ingreso total por la venta de pasajes no gravada con IGV Tarifa general, Universitaria, Escolar en la troncal y Alimentadores Tarifa Integrada en la troncal y alimentadores	Investigacion cuantitativa a nivel descriptiva	Diseño no experimental y longitudinal	Metodo hipotetico Deductivo	Descriptivo no probabilistico a nivel tipo de conveniencia o criterio	Observacion y analisis documental
	¿La exoneración de IGV en el servicio de transporte público de pasajeros de Lima Metropolitana cumple con sus objetivos y contribuye en generar beneficios a los usuarios de PROTRANSPORTE en los años 2010 a 2019?	Determinar si la exoneración de IGV en el servicio de transporte público de pasajeros de Lima Metropolitana cumple con sus objetivos y contribuye en generar beneficios a los usuarios de PROTRANSPORTE en los años 2010 a 2019.	La exoneración de IGV en el servicio de transporte público de pasajeros de Lima Metropolitana, si cumple con sus objetivos y contribuye en generar beneficios a los usuarios de PROTRANSPORTE en los años 2010 a 2019.	Exoneracion de IGV en el servicio de transporte publico de pasajeros	La Inversion e ingresos de la empresa privada en el servicio de transporte publico de pasajeros	Ingresos por la participacion de las empresas privadas en la venta de pasajes Patrimonio de la inversion privada Inversion tecnologica sistema de buses Inversion tecnologica Sistema de Recaudo Genera empleos formales					
	<b>Problema Secundario 1:</b>	<b>Objetivo Especifico 1:</b>	<b>Hipótesis Especifica 1:</b>	<b>Dependientes:</b>	Gastos de mantenimiento de la infraestructura, operación y Retiro de flota	Gastos de Mantenimiento de la infraestructura y operación. Retiro de flota vehicular de transporte publico					
	¿Los ingresos en el servicio de transporte público de pasajeros de Lima Metropolitana que obtiene PROTRANSPORTE permiten los gastos de mantenimiento de la infraestructura, operación y retiro de flota en los años 2010 a 2019?	Determinar si los ingresos en el servicio de transporte público de pasajeros de Lima Metropolitana que obtiene PROTRANSPORTE permiten los gastos de mantenimiento de la infraestructura, operación y retiro de flota en los años 2010 a 2019.	Los ingresos en el servicio de transporte público de pasajeros de Lima Metropolitana que obtiene PROTRANSPORTE, si permiten los gastos de mantenimiento de la infraestructura, operación y retiro de flota en los años 2010 a 2019.	Beneficios al Usuario	Demanda de pasajeros por la Calidad del servicio	Viajes realizados por los pasajeros Promedio anual de viajes realizados por los pasajeros en el dia Porcentaje de Satisfaccion por el Servicio de transporte rapido Buses de transporte modemos y de gran capacidad Accidentes de transito Servicio de Rutas de transporte Uso de Vías exclusivas, estaciones y terminales terrestres.					
	<b>Problema Secundario 2:</b>	<b>Objetivo Especifico 2:</b>	<b>Hipótesis Especifica 2:</b>								
	¿La inversion e ingresos de la empresa privada en el servicio de transporte publico de pasajeros de Lima Metropolitana, contribuye con la demanda de pasajeros por la calidad del servicio en los años 2010 a 2019?	Determinar si la inversion e ingresos de la empresa privada en el servicio de transporte publico de pasajeros de Lima Metropolitana, contribuye con la demanda por la calidad del servicio en los años 2010 a 2019.	La inversion e ingresos de la empresa privada en el servicio de transporte publico de pasajeros de Lima Metropolitana, si contribuye con la demanda de pasajeros por la calidad del servicio en los años 2010 a 2019.								

## ANEXO N° 2

### DECLARACIÓN JURADA DE SER EL AUTOR DE LA INVESTIGACIÓN

Yo, Roberto Ricardo Ricaldi Sueldo Identificado con DNI N° 08670696 perteneciente a Facultad de Contabilidad Sección de Posgrado.

DECLARO BAJO JURAMENTO QUE:

a) Soy el autor del documento académico titulado “LA EXONERACIÓN DEL IGV EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO Y LA GENERACIÓN DE BENEFICIOS A LOS USUARIOS DE PROTRANSPORTE“.

b) El trabajo de investigación es original y no ha sido difundido en ningún medio académico; por lo tanto sus resultados son veraces, no es copia de ningún otro.

c) El trabajo de investigación cumplió con el análisis del sistema anti plagio de la universidad, respetando normas legales de investigación institucionales, haciendo uso de las reglas normas internacionales en cuanto a citas y referencias.

d) El mismo que fue sustentado el 02 del mes julio del año 2021


e) Autorizó la publicación de mi trabajo en el repositorio científico de la UNAC, para lo cual firmó.

f) Formulario de autorización.

g) Conozco los efectos legales y administrativos que se deriven del incumplimiento o falsedad de la presente declaración, previsto en el artículo 411 del código penal y del artículo 32.3 de la ley 27444, ley del procedimiento administrativo general, consecuentemente, este trabajo es de mi autoría en virtud de esta declaración me responsabilizo del todo el contenido, veracidad y alcance científico del trabajo de investigación en mención.

Fecha:

## ANEXO N° 3 INSTRUMENTO DE VALIDEZ

UNIVERSIDAD NACIONAL DEL CALLAO								
FACULTAD DE CIENCIAS CONTABLES								
UNIDAD DE POSGRADO DE LA FCC								
MAESTRÍA EN TRIBUTACIÓN								
CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA EXONERACIÓN DEL IGV EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS								
N°	Dimensión/ Indicador / índice	Pertinencia <sup>1</sup>		Relevancia <sup>2</sup>		Claridad <sup>3</sup>		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
	<b>Ingresos por el servicio de transporte público de pasajeros</b>							
1	Ingresos por la participación de PROTRANSPORTE en la venta de pasajes	X		X		X		
	Valor monetario en los Ingresos por la participación de PROTRANSPORTE en la venta de pasajes	X		X		X		
2	Ingreso total por la venta de pasajes no gravados	X		X		X		
	Valor monetario en los Ingresos totales por la venta de pasajes no gravada con IGV	X		X		X		
3	Tarifa General, universitaria, escolar en la troncal y alimentadores	X		X		X		
	Valor monetario Tarifa general, Universitaria, Escolar en la troncal y	X		X		X		
4	Tarifa integrada en la troncal y alimentadores	X		X		X		
	Valor monetario Tarifa Integrada en la troncal y alimentadores	X		X		X		
	<b>Inversión y Participación de la empresa privada en los ingresos del servicio de</b>							
1	Ingresos por la participación de las empresas privadas en la venta de pasajes	X		X		X		
	Valor monetario por la participación de Ingresos de las empresas privadas en la venta de pasajes	X		X		X		
2	Patrimonio de la inversión privada	X		X		X		
	Valor Monetario del patrimonio de la inversión privada	X		X		X		
3	Inversión tecnológica sistema de buses	X		X		X		
	Numero de Buses de la inversión Tecnológica en el sector transporte	X		X		X		
4	Inversión tecnológica Sistema de Recaudo	X		X		X		
	Numero de taquillas, centro de atención y puntos de venta externa con la inversión tecnológica del sistema de recaudo.	X		X		X		
5	Genera empleos formales	X		X		X		
	Numeros de empleos formales	X		X		X		
Observaciones (precisar si hay suficiencia): EL INSTRUMENTO CUMPLE CON LOS REQUISITOS METODOLOGICOS Y TEMATICOS								
Opinión de aplicabilidad Aplicable [ X ]      Aplicable después de corregir [ ]      No aplicable [ ]								
Apellidos y nombres del juez validador. MG. Econ. Manuel Pingo Zapata				DNI: 25819356				
Especialidad del validador: Economista, Maestro en Finanzas								
<sup>1</sup> Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.								
<sup>2</sup> Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo								
<sup>3</sup> Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo								
Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión				Callao, 22 de marzo de 2021				
				 ..... Firma del Experto Informante				

UNIVERSIDAD NACIONAL DEL CALLAO  
 FACULTAD DE CIENCIAS CONTABLES  
 UNIDAD DE POSGRADO DE LA FCC  
 MAESTRÍA EN TRIBUTACIÓN

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LOS BENEFICIOS A LOS USUARIOS

N°	Dimensión/ Indicador / índice	Pertinencia <sup>1</sup>		Relevancia <sup>2</sup>		Claridad <sup>3</sup>		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
	<i>Gastos de construcción, mantenimiento, operación de la Infraestructura y retiro de flota</i>							
1	<b>Gastos construcción, Mantenimiento y operación de la infraestructura.</b>	X		X		X		
	Valor monetario del gasto construcción, Mantenimiento, operación de la infraestructura y retiro de flota	X		X		X		
2	<b>Retiro de flota</b>	X		X		X		
	Valor monetario de retiro de flota	X		X		X		
	<i>Demanda de pasajeros por la Calidad del servicio</i>							
1	<b>Viajes realizados por los pasajeros en Bus</b>	X		X		X		
	Cantidad de viajes realizados por los pasajeros en bus	X		X		X		
2	<b>Promedio anual de viajes realizados por los pasajeros en el día</b>	X		X		X		
	Cantidad Promedio anual de viajes realizados por los pasajeros en el día	X		X		X		
3	<b>Satisfacción por el Servicio de transporte rápido</b>	X		X		X		
	Porcentaje de satisfacción por el servicio de transporte	X		X		X		
4	<b>Buses de transporte modernos y de gran capacidad</b>	X		X		X		
	Tipos de buses de transporte modernos y de gran capacidad	X		X		X		
5	<b>Accidentes de tránsito</b>	X		X		X		
	Cantidad de accidentes de tránsito	X		X		X		
6	<b>Servicio de Rutas de transporte</b>	X		X		X		
	Cantidad de accidentes de tránsito	X		X		X		
7	<b>Servicio de Rutas de transporte</b>	X		X		X		
	Cantidad de Rutas de Transporte	X		X		X		
5	<b>Uso de Vías exclusivas, estaciones y terminales terrestres.</b>	X		X		X		
	Cantidad de uso de vías exclusiva, estaciones y terminales	X		X		X		

Observaciones (precisar si hay suficiencia): EL INSTRUMENTO CUMPLE CON LOS REQUISITOS METODOLOGICOS Y TEMATICOS

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

Apellidos y nombres del juez validador. MG. Econ. Manuel Pingo Zapata DNI: 25819356

Especialidad del validador: Economista, Maestro en Finanzas

<sup>1</sup>Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

<sup>2</sup>Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

<sup>3</sup>Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem es conciso, exacto y directo

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión

Callao, 22 de marzo de 2021

  
 .....  
 Firma del Experto Informante



UNIVERSIDAD NACIONAL DEL CALLAO  
 FACULTAD DE CIENCIAS CONTABLES  
 UNIDAD DE POSGRADO DE LA FCC  
 MAESTRÍA EN TRIBUTACIÓN

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA EXONERACIÓN DEL IGV EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS

N°	Dimensión/ Indicador / Índice	Pertinencia <sup>1</sup>		Relevancia <sup>2</sup>		Claridad <sup>3</sup>		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
	<b>Ingresos por el servicio de transporte publico de pasajeros</b>							
1	<b>Ingresos por la participacion de PROTRANSPORTE en la venta de pasajes</b>	X		X		X		
	Valor monetario en los Ingresos por la participación de PROTRANSPORTE en la venta de pasajes	X		X		X		
2	<b>Ingreso total por la venta de pasajes no gravados</b>	X		X		X		
	Valor monetario en los Ingresos totales por la venta de pasajes no gravada con IGV	X		X		X		
3	<b>Tarifa General, universitaria, escolar en la troncal y alimentadores</b>	X		X		X		
	Valor monetario Tarifa general, Universitaria, Escolar en la troncal y	X		X		X		
4	<b>Tarifa integrada en latroncal y alimentadores</b>	X		X		X		
	Valor monetario Tarifa Integrada en la troncal y alimentadores	X		X		X		
	<b>Inversion y Participacion de la empresa privada en los ingresos del servicio de</b>							
1	<b>Ingresos por la participacion de las empresas privadas en la venta de pasajes</b>	X		X		X		
	Valor monetario por la participacion de Ingresos de las empresas privadas en la venta de pasajes	X		X		X		
2	<b>Patrimonio de la inversion privada</b>	X		X		X		
	Valor Monetario del patrimonio de la inversion privada	X		X		X		
3	<b>Inversion tecnologica sistema de buses</b>	X		X		X		
	Numero de Buses de la inversion Tecnologica en el sector transporte	X		X		X		
4	<b>Inversion tecnologica Sistema de Recaudo</b>	X		X		X		
	Numero de taquillas, centro de atencion y puntos de venta externa con la inversion tecnologica del sistema de recaudo.	X		X		X		
5	<b>Genera empleos formales</b>	X		X		X		
	Numeros de empleos formales	X		X		X		

Observaciones (precisar si hay suficiencia): En mi opinión si existe suficiencia en el instrumento para llevar a cabo la investigación

Opinión de aplicabil  Aplicable [ x ]       Aplicable después de corregir [ ]       No aplicable [ ]

Apellidos y nombres del juez validador. **MG.CPC. Sr. Juan Jorge Zapata Urdiales**      DNI: 25794111

Especialidad del validador: **Maestría en Administración de Negocios y Relaciones Internacionales**

<sup>1</sup>Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

<sup>2</sup>Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

<sup>3</sup>Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión      **Callao, 22 de marzo de 2021**

  
 .....  
**Firma del Experto Informante**

UNIVERSIDAD NACIONAL DEL CALLAO  
 FACULTAD DE CIENCIAS CONTABLES  
 UNIDAD DE POSGRADO DE LA FCC  
 MAESTRÍA EN TRIBUTACIÓN

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LOS BENEFICIOS A LOS USUARIOS

N°	Dimensión/ Indicador / índice	Pertinencia <sup>1</sup>		Relevancia <sup>2</sup>		Claridad <sup>3</sup>		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
	<b>Gastos de mantenimiento de la infraestructura, operación de la Infraestructura y retiro de flota</b>							
1	<b>Gastos de mantenimiento de la infraestructura y operación.</b>	X		X		X		
	Valor monetario del gasto construcción, Mantenimiento, operación de la infraestructura y retiro de flota	X		X		X		
2	<b>Retiro de flota</b>	X		X		X		
	Valor monetario de retiro de flota	X		X		X		
	<b>Demanda de pasajeros por la Calidad del servicio</b>							
1	<b>Viajes realizados por los pasajeros en Bus</b>	X		X		X		
	Cantidad de viajes realizados por los pasajeros en bus	X		X		X		
2	<b>Promedio anual de viajes realizados por los pasajeros en el día</b>	X		X		X		
	Cantidad Promedio anual de viajes realizados por los pasajeros en el día	X		X		X		
3	<b>Satisfacción por el Servicio de transporte rápido</b>	X		X		X		
	Porcentaje de satisfacción por el servicio de transporte	X		X		X		
4	<b>Buses de transporte modernos y de gran capacidad</b>	X		X		X		
	Tipos de buses de transporte modernos y de gran capacidad	X		X		X		
5	<b>Accidentes de tránsito</b>	X		X		X		
	Cantidad de accidentes de tránsito	X		X		X		
6	<b>Servicio de Rutas de transporte</b>	X		X		X		
	Cantidad de accidentes de tránsito	X		X		X		
7	<b>Servicio de Rutas de transporte</b>	X		X		X		
	Cantidad de Rutas de Transporte	X		X		X		
8	<b>Uso de Vías exclusivas, estaciones y terminales terrestres.</b>	X		X		X		
	Cantidad de uso de vías exclusiva, estaciones y terminales	X		X		X		

Observaciones (precisar si hay suficiencia): En mi opinión si existe suficiencia en el instrumento para llevar a cabo la investigación

Op Aplicable [ x ]      Aplicable después de corregir [ ]      No aplicable [ ]

Apellidos y nombres del juez validador. MG. CPC.Sr. Juan Jorge Zapata Urdiales      DNI: 25794111

Especialidad del validador: Maestría en Administración de Negocios y Relaciones Internacionales

<sup>1</sup>Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

<sup>2</sup>Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

<sup>3</sup>Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión

Callao, 22 de marzo de 2021



Firma del Experto Informante

UNIVERSIDAD NACIONAL DEL CALLAO  
 FACULTAD DE CIENCIAS CONTABLES  
 UNIDAD DE POSGRADO DE LA FCC  
 MAESTRÍA EN TRIBUTACIÓN

**CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE INGRESOS EN LA VENTA DE PASAJES NO GRAVADA**

N°	Dimensión/ Indicador / índice	Pertinencia <sup>1</sup>		Relevancia <sup>2</sup>		Claridad <sup>3</sup>		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
	Ingresos por el servicio de transporte publico de pasajeros							
1	<b>Ingresos por la participación de PROTRANSPORTE en la venta de pasajes</b>	X		X		X		
	Valor monetario en los Ingresos por la participación de PROTRANSPORTE en la venta de pasajes	X		X		X		
2	<b>Ingreso total por la venta de pasajes no gravados</b>	X		X		X		
	Valor monetario en los Ingresos totales por la venta de pasajes no gravada con IGV	X		X		X		
3	<b>Tarifa General, universitaria,escolar en la troncal y alimentadores</b>	X		X		X		
	Valor monetario Tarifa general, Universitaria, Escolar en la troncal y	X		X		X		
4	<b>Tarifa integrada en la troncal y alimentadores</b>	X		X		X		
	Valor monetario Tarifa Integrada en la troncal y alimentadores	X		X		X		

**Observaciones (precisar si hay suficiencia): En mi opinion si existe suficiencia en el instrumento para la investigación**

**Opinión de aplicabil** Aplicable [ ]      Aplicable después de corregir [ ]      No aplicable [ ]

**Apellidos y nombres del juez validador. MG. CPC. Walter Victor Huertas Niquen**      **DNI: 06189783**

**Especialidad del validador: Maestro en Contabilidad**

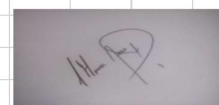
<sup>1</sup>**Pertinencia:** El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

<sup>2</sup>**Relevancia:** El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

<sup>3</sup>**Claridad:** Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

**Nota:** Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión

**Callao, 22 de marzo de 2021**



**Firma del Experto Informante**

UNIVERSIDAD NACIONAL DEL CALLAO  
 FACULTAD DE CIENCIAS CONTABLES  
 UNIDAD DE POSGRADO DE LA FCC  
 MAESTRÍA EN TRIBUTACIÓN

**CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA INVERSION Y PARTICIPACION DE LA EMPRESA PRIVADA**

Nº	Dimensión/ Indicador / índice	Pertinencia <sup>1</sup>		Relevancia <sup>2</sup>		Claridad <sup>3</sup>		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
	Inversion y Participacion de la empresa privada en los ingresos del servicio de transporte publico de pasajeros							
1	Ingresos por la participacion de las empresas privadas en la venta de pasajes	X		X		X		
	Valor monetario por la participacion de Ingresos de las empresas privadas en la venta de pasajes	X		X		X		
2	Patrimonio de la inversion privada	X		X		X		
	Valor Monetario del patrimonio de la inversion privada	X		X		X		
3	Inversion tecnologica sistema de buses	X		X		X		
	Numero de Buses de la inversion Tecnologica en el sector	X		X		X		
4	Inversion tecnologica Sistema de Recaudo	X		X		X		
	Numero de taquillas, centro de atencion y puntos de venta externa con la inversion tecnologica del sistema de recaudo.	X		X		X		
5	Genera empleos formales	X		X		X		
	Numeros de empleos formales	X		X		X		

Observaciones (precisar si hay suficiencia): En mi opinion si existe suficiencia en el instrumento para la investigación

Opinión (Aplicable  ]      Aplicable después de corregir [    ]      No aplicable [    ]

Apellidos y nombres del juez validador. **MG CPC. Walter Victor Huertas Niquen**      DNI: 06189783

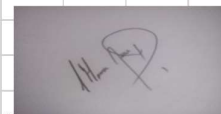
Especialidad del validador: **Maestro en Contabilidad**

<sup>1</sup>Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.


<sup>2</sup>Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

<sup>3</sup>Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión      **Callao, 22 de marzo de 2021**



Firma del Experto Informante

UNIVERSIDAD NACIONAL DEL CALLAO								
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS								
UNIDAD DE POSGRADO DE LA FCE								
Maestría en Comercio y Negocios Internacionales								
CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE GASTOS DE CONSTRUCCION, MANTENIMIENTO, OPERACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA Y RETIRO DE FLOTA								
Nº	Dimensión/ Indicador / índice	Pertinencia <sup>1</sup>		Relevancia <sup>2</sup>		Claridad <sup>3</sup>		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
	Gastos de construcción, mantenimiento, operación de la Infraestructura y retiro de flota							
1	Gastos construcción, Matenimiento y operación de la infraestructura.	X		X		X		
	Valor monetario del gasto construcción, Mantenimiento, operación de la infraestructura y retiro de flota	X		X		X		
2	<b>Retiro de flota</b>	X		X		X		
	Valor monetario de retiro de flota	X		X		X		
Observaciones (precisar si hay suficiencia): En mi opinion si existe suficiencia en el instrumento para la investigación								
Opinión Aplicable [ ]      Aplicable después de corregir [ ]      No aplicable [ ]								
Apellidos y nombres del juez validador. MG. CPC. Walter Victor Huertas Niquen      DNI: 06189783								
Especialidad del validador: Maestro en Contabilidad								
<sup>1</sup> Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.								
<sup>2</sup> Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo								
<sup>3</sup> Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo								
Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión      Callao, 22 de marzo de 2021								
								
Firma del Experto Informante								

UNIVERSIDAD NACIONAL DEL CALLAO  
 FACULTAD DE CIENCIAS CONTABLES  
 UNIDAD DE POSGRADO DE LA FCC  
 MAESTRÍA EN TRIBUTACIÓN

**CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA DEMANDA DE PASAJEROS POR LA CALIDAD DEL SERVICIO**

Nº	Dimensión/ Indicador / índice	Pertinencia <sup>1</sup>		Relevancia <sup>2</sup>		Claridad <sup>3</sup>		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
	Demanda de pasajeros por la Calidad del servicio	X		X		X		
1	Viajes realizados por los pasajeros en Bus	X		X		X		
	Cantidad de viajes realizados por los pasajeros en bus	X		X		X		
2	Promedio anual de viajes realizados por los pasajeros en el día	X		X		X		
	Cantidad Promedio anual de viajes realizados por los pasajeros en el día	X		X		X		
3	<b>Satisfacción por el Servicio de transporte rapido</b>	X		X		X		
	Porcentaje de satisfacción por el servicio de Buses de transporte modernos y de gran capacidad	X		X		X		
4	<b>Buses de transporte modernos y de gran capacidad</b>	X		X		X		
	Tipos de buses de transporte modernos y de gran capacidad	X		X		X		
5	Accidentes de tránsito	X		X		X		
	Cantidad de accidentes de tránsito	X		X		X		
6	Servicio de Rutas de transporte	X		X		X		
	Cantidad de accidentes de tránsito	X		X		X		
7	Servicio de Rutas de transporte	X		X		X		
	Cantidad de Rutas de Transporte	X		X		X		
5	Uso de Vías exclusivas, estaciones y terminales terrestres.	X		X		X		
	Cantidad de uso de vías exclusiva, estaciones y terminales	X		X		X		

**Observaciones (precisar si hay suficiencia): En mi opinion si existe suficiencia en el instrumento para la investigación**

Opinión **Aplicable [ X ]**      **Aplicable después de corregir [ ]**      **No aplicable [ ]**

**Apellidos y nombres del juez validador. MG.CPC. Walter Victor Huertas Niquen**

**DNI: 06189783**

**Especialidad del validador: Maestro en Contabilidad**

<sup>1</sup>**Pertinencia:** El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

<sup>2</sup>**Relevancia:** El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

<sup>3</sup>**Claridad:** Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

**Callao, 22 de marzo de 2021**

**Nota:** Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión

**Firma del Experto Informante**

**ANEXO N° 4 PARTICIPACION PORCENTUAL DE LOS INGRESOS DEL FIDEICOMISO COSAC**

<b>ENTIDAD / EMPRESA</b>	<b>INGRESO POR:</b>	<b>PORCENTAJE</b>
PROTRANSPORTE	PARTICIPACION	8.00%
	RESERVA DE CONTINGENCIA DE INFRAESTRUCTURA Y RETIRO DE FLOTA	4.00%
INVERMET	SUPERVISION DEL CONTRATO	1.00%
COFIDE	FIDUCIA	0.15%
<b>SUB TOTAL</b>		<b>13.15%</b>
LIMA VIAS EXPRESS SA TRANSVIAL LIMA SAC LIMA BUS INTERNACIONAL 1 SA PERU MASIVO SA	EMPRESA TRANSPORTE DE BUSES	73.20% APROX
ACS SOLUTIONS SA	EMPRESA DEL SERVICIO RECAUDO	13.65% (APROX)
<b>TOTAL</b>		<b>100.00%</b>

**ANEXO N° 5**

**PARTICIPACION EN LOS INGRESOS DEL FIDEICOMISO DEL COSAC I EN LOS AÑOS 2010 a 2019**

AÑO	ENTIDADES DEL ESTADO 13.15%				EMPRESA PRIVADA 86.85%					MONTO TOTAL S/
	COFIDE	INVERMET	PROTRANSPORTE		ACS SOLUTIONS SA	LIMA VIAS EXPRESS SA	LIMA BUS INTERNACIONAL 1 SA	TRANSVIAL SA	PERU MASIVO SA	
	0.15%	1%	8%	4%	12.83%	16.65%	18.33%	18.84%	20.20%	
2010	41,831	278,876	2,231,005	1,115,503	4,162,870	5,588,400	4,792,900	4,424,991	5,251,188	27,887,563
2011	193,255	1,288,367	10,306,937	5,153,469	15,937,613	20,977,623	24,236,820	25,320,230	25,422,400	128,836,714
2012	245,816	1,638,775	13,110,196	6,555,098	20,000,293	27,766,300	32,612,206	29,686,999	32,261,773	163,877,456
2013	337,455	2,249,702	17,997,614	8,998,807	26,153,483	38,837,242	42,870,159	41,244,628	46,281,081	224,970,170
2014	378,311	2,522,068	20,176,548	10,088,274	30,281,299	42,436,846	47,195,699	47,264,771	51,863,034	252,206,850
2015	463,120	3,087,468	24,699,745	12,349,872	36,493,571	51,389,451	57,357,217	59,554,303	63,352,060	308,746,806
2016	493,460	3,289,734	26,317,871	13,158,936	40,828,707	55,100,063	60,540,754	62,122,879	67,116,917	328,969,320
2017	495,631	3,304,207	26,433,654	13,216,827	45,876,123	54,398,529	58,933,078	62,378,408	65,388,292	330,424,750
2018	515,524	3,436,830	27,494,638	13,747,319	48,120,542	56,137,450	61,225,172	64,692,012	68,313,488	343,682,976
2019	520,605	3,470,702	27,765,618	13,882,809	47,394,348	56,308,537	60,655,572	66,056,388	71,015,643	347,070,222
<b>TOTALES</b>	<b>3,685,010</b>	<b>24,566,728</b>	<b>196,533,826</b>	<b>98,266,913</b>	<b>315,248,851</b>	<b>408,940,440</b>	<b>450,419,576</b>	<b>462,745,610</b>	<b>496,265,875</b>	<b>2,456,672,828</b>