



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

ESCUELA DE POSGRADO

**PROGRAMA ACADÉMICO DE MAESTRÍA EN GESTIÓN
PÚBLICA**

**“Gestión municipal del servicio de transporte menor en los
distritos de Pachacámac y Comas en el 2020”**

TESIS PARA OBTENER EL GRADO ACADÉMICO DE:

Maestro en Gestión Pública

AUTOR:

Br. Custodio Najarro, Eduardo Sergio (ORCID: 0000-0002-8354-5756)

ASESOR:

Mg. Cardenas Canales, Daniel Armando (ORCID: 0000-0002-8033-3424)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Gestión de políticas públicas

LIMA – PERÚ

2020

Dedicatoria

A mi familia que tanto confían en mí, y es deber mío hacer este reconocimiento a ellos, todo logro es por ellos; asimismo ratificar mi compromiso de seguir luchando para ellos.

A mis familiares por la lucha que están entregando ante la enfermedad sanitaria de estos tiempos, todo mi admiración y respeto

A todos los damnificados, parientes, amistades y cercanos personas que han fallecido en este contexto.

Agradecimiento

Agradecer a Dios todopoderoso, a mi familia por ser mi motor a continuar, a todos mis docentes, a mis compañeros maestrías y a todos los que pusieron todas sus esperanzas en mí.

Agradecido con la Universidad por darme la oportunidad de haberme formado con valores humanos y profesionales.

Agradecer a los funcionarios, compañeros de trabajo, amigos que me apoyaron a realizar la investigación.

Índice de Contenidos

<i>Dedicatoria</i>	<i>ii</i>
<i>Agradecimiento</i>	<i>iii</i>
<i>Índice de Contenidos</i>	<i>iv</i>
<i>Índice de Tablas</i>	<i>vi</i>
<i>Índice de Gráficos y Figuras</i>	<i>vii</i>
<i>Resumen</i>	<i>viii</i>
<i>Abstract</i>	<i>ix</i>
<i>I. INTRODUCCIÓN</i>	<i>1</i>
<i>II. MARCO TEÓRICO</i>	<i>5</i>
<i>III. METODOLOGÍA</i>	<i>12</i>
3.1 Tipo y Diseño de la Investigación.....	12
3.2 Variables y Operacionalización.....	13
3.3 Población, muestra y muestreo.....	14
3.4 Técnicas e instrumentos de recolección de datos.....	15
3.5 Procedimientos.....	16
3.6 Métodos de análisis de datos.....	17
3.7 Aspectos éticos.....	17
<i>IV. RESULTADOS</i>	<i>18</i>
<i>V. DISCUSIÓN</i>	<i>37</i>
<i>VI. CONCLUSIONES</i>	<i>41</i>
<i>VII. RECOMENDACIONES</i>	<i>42</i>
<i>REFERENCIAS</i>	<i>43</i>
<i>ANEXOS</i>	<i>48</i>

Anexo 1 Operacionalización de la Variable Gestión Municipal del Servicio de Transporte Menor	48
Anexo 2 Instrumento de investigación	50
Anexo 3 Certificado de Validación del Instrumento	52
Anexo 4 Prueba piloto	61
Anexo 5 Base de Datos.....	63
Anexo 6 Carta de Presentación	66
Anexo 7 Declaratoria de autenticidad del Autor.....	68
Anexo 8 Declaratoria de autenticidad del asesor	69
Anexo 9 Acta de sustentación de tesis.....	70
Anexo 10 Autorización de Publicación en el repositorio	71
Anexo 11 Porcentaje de Turnitin	72
Anexo 12 Autorización de la versión final del trabajo de Tesis	73

Índice de Tablas

Tabla 1	Distribución de la población de la municipalidad de Pachacámac	14
Tabla 2	Distribución de la población de la Municipalidad de Comas.....	14
Tabla 3	Validación del Instrumento	16
Tabla 4	Prueba de confiabilidad.....	16
Tabla 5	Distribución de frecuencias de la Gestión Municipal en Pachacámac	18
Tabla 6	Distribución de frecuencias de la Planificación en Pachacámac.....	19
Tabla 7	Distribución de la frecuencia de la Organización en Pachacámac.....	20
Tabla 8	Distribución de la frecuencia de la Ejecución en Pachacámac	21
Tabla 9	Distribución de la frecuencia del Control en Pachacámac	22
Tabla 10	Distribución de la frecuencia de la Gestión Municipal en Comas.....	23
Tabla 11	Distribucion de la frecuencia de la Planificación en Comas	24
Tabla 12	Distribución de la frecuencia de la Organización en Comas.....	25
Tabla 13	Distribución de la frecuencia de la Ejecución en Comas	26
Tabla 14	Distribución de la frecuencia del Control en Comas	27
Tabla 15	Tabla cruzada de Gestión Municipal del servicio menor y Distrito.....	28
Tabla 16	Tabla cruzada de Planificación y Distrito donde labora	29
Tabla 17	Tabla cruzada de Organización y Distrito donde labora.....	29
Tabla 18	Tabla cruzada de Ejecución y Distrito donde labora	30
Tabla 19	Tabla cruzada de Control y Distrito donde labora	31
Tabla 20	Prueba de Normalidad	32
Tabla 21	Prueba de la Hipótesis General.....	33
Tabla 22	Prueba de la Hipótesis Especifica - Planificación	33
Tabla 23	Prueba de la Hipótesis Especifica - Organización.....	34
Tabla 24	Prueba de la Hipótesis Especifica - Ejecución	35
Tabla 25	Prueba de la Hipótesis Especifica - Control	35

Índice de Gráficos y Figuras

Figura 1	Diagrama de frecuencias de Gestión Municipal del Servicio Menor en Pachacámac	18
Figura 2	Diagrama de frecuencias de Planificación en Pachacámac	19
Figura 3	Diagrama de frecuencia de la Organización en Pachacámac	20
Figura 4	Diagrama de frecuencia de la Ejecución en Pachacámac.....	21
Figura 5	Diagrama de frecuencia del control en Pachacámac	22
Figura 6	Diagrama de frecuencia de la Gestión Municipal en Comas	23
Figura 7	Diagrama de frecuencia de la Planificación en Comas.....	24
Figura 8	Diagrama de frecuencia de la Organización en Comas	25
Figura 9	Diagrama de frecuencia de la Ejecución en Comas.....	26
Figura 10	Diagrama de frecuencia del Control en Comas.....	27

Resumen

El objetivo principal tuvo como objetivo comparar la gestión municipal del servicio de transporte menor en dos distritos, analizar como la administración pública se desarrolla en atención a los transportistas. La muestra estuvo conformada por 46 trabajadores de la oficina de transporte, entre los dos distritos, la muestra fue no probabilística e igual a la población, se utilizó los criterios de inclusión y exclusión, fue por el criterio de selección, debido a que los seleccionados intervienen directamente en la atención de los procesos de gestión, siendo una investigación descriptiva de una variable denominada gestión municipal del servicio de transporte menor, se tuvo en cuenta el contexto sanitario y la importancia que tiene el transporte de los mototaxistas en las investigaciones.

El Método empleado fue hipotético – deductivo. Siendo una investigación no experimental, de nivel descriptivo – comparativo, transversal, en el instrumento se realizó una encuesta virtual, se tuvo que dar de esa forma por el distanciamiento que requiere el contexto, las 24 preguntas estuvieron desarrolladas con la escala de Likert (totalmente de acuerdo, de acuerdo, Ni de acuerdo ni en desacuerdo, en desacuerdo, totalmente en desacuerdo) .

La investigación concluye aceptando la hipótesis nula y rechazando la alterna, se realizó la prueba de normalidad de Shapiro Will, determinando que los datos vienen de una distribución no normal, y calculando el nivel de comparación de las variables en ambas muestras con la prueba de U Mann.Whitney, siendo el resultado de 0.861. La confiabilidad del instrumento es validado en la prueba piloto y en la investigación por un Alpha de Cronbach de un 0,934, lo que representa un nivel de confianza alta

Palabras clave: Gestión Municipal del servicio de transporte, transporte en vehículos menores, mototaxi.

Abstract

The main objective was to compare the municipal management of the minor transport service in two districts, to analyze how the public administration develops in attention to the transporters. The sample consisted of 46 workers from the transport office, between the two districts, the sample was non-probabilistic and equal to the population, the inclusion and exclusion criteria were used, it was by the selection criterion, because the selected ones intervene directly in the attention of the management processes, being a descriptive investigation of a variable called municipal management of the minor transport service, the health context and the importance of the transport of motorcycle taxi drivers in the investigations were taken into account.

The method used was hypothetical - deductive. Being a non-experimental, descriptive-comparative, cross-sectional research, a virtual survey was carried out in the instrument, it had to be given in this way due to the distance required by the context, the 24 questions were developed with the Likert scale (totally agree, agree, neither agree nor disagree, disagree, strongly disagree).

The investigation concludes by accepting the null hypothesis and rejecting the alternative one, the Shapiro Will normality test was performed, determining that the data come from a non-normal distribution, and calculating the level of comparison of the variables in both samples with the U test. Mann. Whitney, being the result of 0.861. The reliability of the instrument is validated in the pilot test and in the investigation by a Cronbach's Alpha of 0.934, which represents a high level of confidence.

Keywords: Municipal management of the transport service, transport in minor vehicles, motorcycle taxi.

I. INTRODUCCIÓN

Para redactar la realidad problemática local se describió en la noticia de (América TV, 2016), que detuvieron a una regidora por agredir efectivos policiales, el incidente en instantes que la regidora defendió a los mototaxistas para estacionarse en vías metropolitanas, este inspector grabó el suceso, fue increpado y violentado siendo víctima de hurto de su móvil donde quedó grabado el procedimiento municipal.

La noticia emitida por (América TV, 2019), en la sección denominada actualidad, donde se narra sobre protestas por parte de los transportistas y conductores de mototaxis de varias personas jurídicas autorizadas, transportistas formales en contra de los informales, ellos reclaman la nueva aprobación de una ordenanza que permita garantizar la tranquilidad de su servicio actual, ya que el crecimiento de informales amenaza la estabilidad del ordenamiento actual y la gestión del Alcalde del cono norte.

El diario (La República, 2018), en su columna, el reportero ciudadano, la noticia generó buenas críticas debido a que el personal operativo de la oficina de transporte del distrito de Comas realizó acciones de fiscalización y control de vehículos menores y autos colectivos de manera inopinada, estos operativos no solo buscan la formalidad, sino que investigan la presencia de delincuentes que se esconden en la imagen de un transportista, estas personas atentan contra la vida de las personas.

De acuerdo al (Diario El Comercio, 2018) señala que al norte de Lima, el transportista de mototaxis cuenta con una imagen negativa del servicio debido al crecimiento de la flota de mototaxi, la fácil manera de adquirir estos vehículos menores y su sobreoferta ha generado; los vehículos menores se han apoderado de las vías de una manera desordenada y crean la inseguridad de la población. Esta sobrepoblación ha sido motivada por la búsqueda de un recurso económico, el servicio de transporte menor se encuentra saturado. Además que la administración pública cuenta con diferente normativa a pesar de contar una problemática diferente.

Asimismo se consideró las noticias a nivel nacional del (Diario el Peruano, 2019), donde se señala que inicialmente el término “taxicholo” se le denominó a los transportistas en alusión a sus conductores de origen provinciano, pero, pausadamente, esta frase discriminatoria fue perdiendo vigencia debido a que el uso del vehículo menor se masificó a diversos sectores y niveles de la población, quienes buscan ganarse el pan cotidiano de manera independiente. Pasando muchos años se han regulado a través de leyes, ordenanzas y otros documentos que sirvieron para que este transporte sea regulado por entidades públicas que se encargan de ello.

En la noticia emitida por (Peru 21, 2018), señala que en Lima y otras ciudades del Perú se cuenta con un tráfico muy difícil las vías se encuentran saturadas por vehículos particulares, transporte público o de carga, este tráfico genera pérdida de tiempo para la población, generando stress y otras enfermedades, pudiendo optar como alternativa la obtención de un vehículo menor para su traslado. Para que un conductor se le permita transitar con un vehículo menor motorizado, deberá gestionar una licencia de conducir Tipo B IIC.

La noticia Según (Gogo, 2017), señala que en la década de los 90, los mototaxis tuvieron éxitos en las provincias de Pucallpa y Puerto Maldonado, más adelante se insertaron al sistema vial de otras ciudades. En la actualidad las marcas peruanas, los fabricantes de motokar han logrado entrar al mercado con su oferta de venta; estas casas de venta de vehículos no cuentan con ningún orden o regulación adecuada, se encuentran saturados, originando otra problemática incontrolable para nuestro país.

A nivel internacional también cuenta con una problemática la (BBC NEWS, 2020), en su noticia internacional, señala que en la capital de Nigeria, Lagos existe una prohibición en los denominados auto rickshaw, okadas, y triciclos, siendo este tipo de vehículo la forma más común para transportarse, siendo ellos los que provocan el retraso del tráfico vial. Las autoridades gestionaron esta disposición con el fundamento de la seguridad, señalando que su presencia en la ciudad causa desorden y contaminación.

Asimismo, (Auto.com, 2019) informa que en China, en la ciudad de Bhubaneswar se ha originado un impacto económico social, tras el inicio de una regulación al servicio de transporte, debido a que a los conductores se le impone una gran multa, por faltas al servicio de auto rickshaw (motokar para nosotros) bajo la ley que entró en vigencia a partir del 01/09/19. Entre las infracciones cometidas son conducir ebrio, conducir sin un certificado de registro, permiso, certificado de contaminación y seguro, entre otros.

Para (BBC NEWS, India exporta tuk-tuks o 'auto rickshaws' a África, 2017), en su noticia internacional señala que las motos Bajaj Torito, conocidos en Perú, allá en África se les denomina como tuk – tuk o auto rickshaws, estos vehículos son básicos y escapan del tráfico de ciudades como la India o África, estos vehículos están empezando a ensamblarse en África, y apunta a ser una alternativa económica en ese continente

En Camboya el (VOD News, 2020), presenta como noticia que la economía ha sido impactada negativamente por la pandemia COVID-19, ese país africano había insertado este transporte como alternativa de ingresos, transportando a lugareños y turistas, entre otros, hasta Abril se vienen reportando casos confirmados de estas personas infectadas.

Según (Folha Vitoria, 2020), en Vitória, Asia, se ha insertado el medio de transporte económico Tuk Tuk, este vehículo en ese país funciona a electricidad, sostenible al medio ambiente, viene siendo administrada por Uber, sin embargo por la emergencia sanitaria ha sido suspendido la circulación de estos vehículos.

Según (Fayerwayer, 2020), donde la noticia internacional sucede en Asia, donde las compañías Google y Uber vienen integrando un servicio de conexiones con servicio de transporte diferente y moderno, la tecnología señala la demanda en donde y a donde se viajara.

La formulación del problema se planteó de la siguiente manera, ¿Cómo se diferencian las gestiones municipales del servicio transporte menor en dos distritos?, de ella se desprende los problemas específicos; ¿Cómo se diferencian la planificación, la organización, la ejecución y el control que realiza las gestiones municipales del servicio en vehículos menores en estos dos distritos?

Su Justificación fue teórica debido a que existe teoría, directivas y normas ya establecidas para la descripción de la investigación, los resultados servirán de complemento teórico para futuras investigaciones, Al comparar las gestiones se verificara que cada distrito tiene sus diferencia, pudiendo analizarlos para que el valor del conocimiento adquirido, creando nuevas teorías en la Gestión municipal para los transportistas.

Su justificación es metodológica, debido a que los resultados se visualizaron a través de un manejo de datos el SPSS, llevando los resultados de las encuestas a cuadros estadísticos a fin de compararlos, y de esa formar contrastar la forma más eficaz de los modelos de administraciones públicas. Estos nuevos mecanismos o procedimientos metodológicos podrían ser útiles a otras investigaciones.

También se justificó como práctica debido a que se identificaran las falencias y las mejores oportunidades, otorgando la ayuda necesaria para las oficinas administrativas públicas de gobiernos locales a solucionar su problemática; el resultado se puede mostrar a través del análisis comparativo una aplicación correcta de las disposiciones normativas y técnicas.

El objetivo principal fue comparar las gestiones municipales del servicio de transporte menor de los dos distritos, y de ellos se tiene como objetivo específico el comparar la planificación, la organización, la ejecución y el control que realizan las gestiones municipales del servicio de transporte menor de los dos distritos

Se realizó las hipótesis de la siguiente manera, Existen diferencias en las gestiones municipales del servicio de transporte menor de dos distritos, de ellas se de manera específica se desagrega; Existen diferencias en la planificación, la organización, la ejecución y el control, de la gestión municipal del servicio de transporte menor de los dos distritos.

II. MARCO TEÓRICO

Se ha tomado en cuenta una serie de antecedentes:

En Chile, (Padilla de la Ossa, 2015), en su tesis con las variables efectos del mototaxismo y la movilidad urbana, presentada para la obtención del grado de Mgtr. en Asentamientos Humanas y Medio Ambiente de la Pontificia Universidad Católica de Chile, cuya investigación es descriptiva, de enfoque cualitativo, esta investigación cuenta como población a los usuarios de mototaxis entre hombre y mujeres del municipio de Montera, además cuenta con una muestra no probabilística; su objetivo general es el caracterizar y describir el comportamiento social y los modos de vida de los usuarios: la investigación concluye que el sistema vial de transporte de pasajeros es un mecanismo que ingresa o saca a personas de un sector o zona.

(Gonzales, 2013), desde Ecuador en su investigación menciona las variables Planeación - Control aplicado y las asociaciones de mototaxis, presentado en su tesis de la Universidad Rafael Landivar, a fin de contar con la licenciatura en administración de empresas, es científica, descriptiva, cuya población es de 32 miembros de las 4 asociaciones de mototaxis de esa ciudad, cuya muestra fue igual al de la población; con instrumento tipo cuestionario, cuyo objetivo es determinar los elementos de la planeación y control aplicados por las asociaciones de mototaxis. Esta investigación cuenta con un resultado que las asociaciones de mototaxis no consideran el diseño o la elaboración de planes por parte de la misma empresa o la entidad pública que los propone, siendo su único reglamento o lineamiento la de ellos mismos, ignorando las disposiciones que emite la municipalidad en este caso.

Según (Alvarado & Cevallos, 2017), en su tesis descriptiva correlacional de la variable Gestión administrativa y la variable calidad del servicio, a fin de obtener el grado de Mgtr en Gestión Pública, cuya investigación es no experimental, y descriptiva de tipo correlacional básica, con una población de 120 personas y un muestreo de 92 personas, los instrumentos manejados fueron la encuesta, el instrumento de observación y el instrumento de sesión en grupo, El objetivo de esta investigación fue determinar la relación de las variables en una

entidad del MTC, asimismo en su conclusión menciona que el coeficiente de Spearman fue 0.708, encontrándose en un cota de bilateral de $p=0.000<0.05$, se rechazándose la hipótesis nula y aceptando la general; concluyéndose que estas dos variables se relacionan en gran medida en la Dirección General de Control y Supervisión del MTC

Para (Garcia, 2014), en su tesis descriptiva para la obtención del grado de licenciada en administración, cuyo nombre involucra la variable Gestión administrativa y la otra variable para mejorar la eficacia de una oficina municipal de ordenamiento vial, quien realizo una investigación es descriptiva, correlacional y transversal, asimismo su población es de 1 jefe de la oficina, 17 trabajadores, 25 coordinadores de los vecinos y 900 conductores de vehículos de mototaxi, se usaron como instrumentos fichas, cuestionarios, entre otros, el objetivo fue sustentar la influencia de las dos variables de una oficina de transporte: en su resultado principal se tiene que el 47 por ciento de los trabajadores aseveran que cuentan con libertad en cuestiones de operatividad del transporte.

(Yangali Gamarra, 2018), en su tesis Gestión del tránsito vehicular en el Cercado de Lima, para obtener el grado académico de Maestro en Gestión Pública , la investigación es de tipo Cualitativo de nivel exploratorio, cuya población son las ornanzas o todo tipo de leyes que reglamentan el servicio de transporte y transito y la muestra fueron algunas leyes como la constitución entre otras. El objetivo fue establecer una adecuada administración de la variable. Dando como resultado que el servicio no cuenta con una línea normativa articulada para los procesos de gestión, ordenación, inspección, vigilancia, discusiones. Esta investigación menciona que no se encuentran articulas en procesos, que todas las normas de transporte carecen de un ordenamiento jurídico que permitan la eficiencia y mejor control de los transportistas.

(Ocmin Mendoza, 2015), en su tesis cuyas variables fueron la seguridad vial y la otra variable es la conciencia civica ciudadana, estas variable fueron analizadas en los transportistas de mototaxi, cuya fin fue la obtención del grado de Mgtr de Gestión Pública en Yurimaguas, cuya investigación es descriptivo correlacional cuantitativo, cuya población es de 3000 personas y una muestra no probabilística, intencional, entre los objetivos específicos esta evaluar la relación

de las variables; y cuyo resultado fue que estas variables se relaciona de manera inversa en los servidores de transporte de vehículos menores. La investigación relaciona dos variables importantes. La seguridad vial en las calles es necesaria para los gobiernos locales, este factor aporta positivamente en las políticas planteadas por un gobernante.

Con respecto a las teorías relacionadas:

Para la definición conceptual se ha tomado la definición de (Arellano Gault, 2004, pág. 57), quien define como la gestión municipal, como un proceso de ejecuciones y adaptaciones referentes a estrategias o políticas establecidas en un objetivo principal de la organización. Asimismo la administración municipal es una actividad gubernamental o estatal de la organización, donde la gestión se refiere a la parte de operación (parte dinámica) y la administración se enfoca en la normatividad, documentación técnica legal, (parte estática). Para esta investigación la asociamos a la gestión pública en su referencia estática.

Para (Stoner, Freeman, & Gilbert, 1994, pág. 7), señala que la gestión municipal es un conjunto del proceso ente la planificación, organización, ejecución y control de los esfuerzo de los participantes de la organización.

Otros autores como (Bachenheimer & Valencia, 2010, pág. 7), señala que la administración en su enfoque dinámico la cual se dirige la gestión, señala que es un proceso de toma de decisiones realizado por los órganos de dirección, administración y control de una entidad, que se basa en los principios y métodos de administración, en su capacidad corporativa.

Asimismo, (Chiavenato, 2006, pág. 10), señala que la administración, cuenta con procesos como son de; planear, organizar, dirigir y controlar los usos de los recursos a fin del logro de los objetivo organizacionales, a esto se refiere el gestionar o administrar procesos públicos donde se requiera el uso de la administración publica

Para (Kaplan & Norton, 2000), define como gestión a un proceso para diseñar ambientes adecuados para que las personas trabajen en grupo de manera eficiente

Según (Mundo Tejada, 2002), señala que para la gestión de una entidad de transporte, los objetivos está conformada por la identificación, negociación y canalización de los recursos económicos hacia programas y proyectos de transporte urbano, desarrollar asistencia técnica especializada y favorecer el fortalecimiento institucional. En la actualidad se viene desarrollando la gestión municipal en la aplicación de los procesos y herramientas que el área de transporte de una municipalidad realiza; como es el otorgamiento de permisos de operación, autorización de flota vehicular, flota de conductores, paraderos de motokar, autorización de zonas de trabajo, además de la forma de fiscalizar a este servicio; para analizar estos procesos se ha requerido diferenciarse en dos distritos cuyas realidades se aproximen, como son los distritos de investigación.

Según (Cunha Linke, y otros, 2018), señala que los servicios de transporte públicos a zonas de bajos ingresos, deben contar con una infraestructura vial adecuada para el tránsito vehicular. Las recientes políticas han retomado hacia otros factores diferentes a su velocidad, cuando se menciona la palabra vehículo menor se relaciona con el caos que puede ocasionar y que la velocidad dejó de ser la más relevante. Las políticas que ayudan a la planificación urbana y a desarrollar sistemas de transporte que permitan un mejor transporte con principios modales, es decir considerando los tipos de vehículos que circulan en una vía.

Según (Jara Risco & Vasquez Cordova, 2015), señala que el transporte de pasajeros es un servicio de uso público, siendo su actividad primordial para satisfacer esas necesidades de trasladarse de conectar de un lugar a otro, asimismo señala que esas son razones para que su prestación y calidad deben ser protegidas por el estado. Por años el problema del transporte menor, ha sido cuestionado por la población, los transportistas señalan como principal responsable a las autoridades y las autoridades de manera viceversa, existiendo la necesidad de buscar modelos de administración que optimicen la calidad de vida de la población .

En nuestro país el (MEF, 2012), diferencia las gestiones de estos municipios para su programa de modernización, La clasificación fue de acuerdo a su población, carencias, necesidades y potencialidades y Comas es de tipo A y Pachacámac de tipo B.

El (MTC, 2020), en su gestión ha insertado medidas en el transporte a fin de evitar que se propague el virus del COVID-19, estas reglas incluyen al servicio de transporte en mototaxis, las acciones incluyen limpieza del medio de transporte, limpieza en manos y toda acción de seguridad de los usuarios y conductores, uso de mascarillas, distancia, asimismo, en Julio también se emitió una norma que incluyen el uso del protector facial y mascarilla en los medios de transporte, incluye a los mototaxistas con multa de un 5% de la UIT o como al peatón hasta 4% de la UIT.

Según, (Peru, Ord 1693, 2013), esta norma otorga a las Municipalidades distritales, facultades de gestionar de manera municipal la administración de los vehículos menores motorizados en sus distritos, los gobiernos locales insertan un plan vial que comprometa en su mayoría vías de su competencia, vías locales, y de esa manera integrar a la población una transporte menor amigable. El rol de los transportistas es proporcionar movilidad a los habitantes de una población lejana a una vía que lo pueda transportar de manera corta o donde no exista un medio de transporte que lo conecte, no obstante, en un punto de vista institucional se puede decir que

La autorización de circulación de vehículos menores es un procedimiento donde los transportistas formalizan sus unidades con lineamientos adecuados para el transporte público, los municipios emiten credenciales certificados de operación y entregan sticker de vehículos autorizados, luego de haber pasado por un proceso de constatación de características. Por otro lado la Fiscalización de vehículos menores cuenta con una escala de infracciones referencial para que los distritos adecuen a su realidad de su jurisdicción.

De acuerdo a la problemática actual, el ordenamiento integral en los distritos, que permitan uniformizar la regulación de las personas jurídicas que prestan servicio de transporte especial. En Comas, la informalidad se apoderado de las calles, ocasionando que los transportistas se agrupen a través de las federaciones, que tienen conflicto constante con las municipalidades distritales. Mientras que en Pachacámac han sufrido un colapso en su sistema de transporte en los distritos del cono sur se ha encontrado deficiencias como desorden paraderos informales, robo por parte de transportistas. Los procesos de

fiscalización y control de vehículos menores aplican convenios que pone en riesgo las políticas existentes de un gobierno local, en ciertos distritos tercerarían la fiscalización, en tal medida que se convierte en un servicio de una empresa que lucra con dicho procedimiento. La policía nacional ha detectado irregularidades en el proceso de fiscalización o los denominados operativos.

El servicio de transporte menor en estos dos distritos existe donde el parque automotor es similar es similar. en Comas el parque automotor asciende a 7 mil vehículos menores y en Pachacámac se tiene un población de 5 mil, ellos entre formales e informales, los conos donde pertenecen son distintos alejados del centro de la capital, en ellos se generan comportamientos similares y esto masifica el uso del mototaxi, este análisis debe ser importante en la presente investigación ya que los grupos de control estudiados se encuentran en los conos distintos en una sociedad de comportamientos similares, siendo así necesario considerar dicho resultado.

Para el marco de la referencia conceptual

Control: para (Koontz, Weihrich, & Cannice, 2012, pág. 496), para controlar se debe realizar la medición y se controlar la característica de desempeño de los procesos, garantizando los objetivos de la institución y los planes que se han planteado para lograrlo

Convenio para la (Peru, Ord 1693, 2013), es la acción de distritos vecinos realizan en términos de gestión que tienen que cumplir los servicios de transporte especiales que operan en sus distritos

Dirección: (Koontz, Weihrich, & Cannice, 2012) señala como proceso el influir en el personal para alcanzar los logros que requiere la entidad

Fiscalización (Peru, Ord 1693, 2013), se refiere a evaluar, revisar y verificación que se realiza por los agentes que controlan el sistema.

Liderazgo es la característica que tiene el ser humano que tiene aptitud para realizar las actividades desempeñadas como guía

Motokar (Peru, Ord 1693, 2013), es el vehículo menor de tres ruedas motorizado que transporta a personas y carga.

Organización: (Robbins & Coulter, 1996) es la agrupación de sistema de trabajadores o empleados a realizar una metas trazada por la entidad

Permiso de Operación (Peru, Ord 1693, 2013) es el certificado de autorización que otorga el municipio, donde se habilita a la persona jurídica en su prestación de servicio

Plan Regulador (Peru, Ord 1693, 2013), Es el documento técnico legal en el cual se realiza el estudio de mercado para la suficiencia de flota, paraderos conductores, entre otros

Planeamiento: (Benavides Pañeda, 2004, pág. 38), el planear consiste en tomar decisiones acertadas para el mejor desempeño de la organización

III. METODOLOGÍA

3.1 Tipo y Diseño de la Investigación

De método científico, (Bunge, 1975, pág. 24), debido a que trata una serie de problemas con necesidad de un tratamiento especial, siendo necesario realizar una investigación a un grupo de control.

Es básica, según (Tamayo y Tamayo , 2002, pág. 43), es dependiente a los develamientos del investigador y sus aporte teóricos, lleva a una confrontación la realidad con la teoría. La problemática cuenta con teorías y normas técnicas y legales que permiten observar la realidad y también la teoría.

De nivel descriptivo - comparativo, (Sabino, 1986) , señala que este tipo de investigación trabaja sobre realidades de hechos o sucesos, presenta una interpretación de los acontecimientos de manera correcta, trata de descubrir características de conjuntos homogéneos de fenómenos, utilizando un criterio sistematizado. El diseño de Investigación es Comparativa, la gestión de transporte en vehículos menores, por tratarse de una investigación comparativa se realizara la prueba de U Mann Whitney.

Diagrama:

$$\begin{array}{cc} m1 & O1 \\ m2 & O2 \\ \\ O1 & \begin{array}{c} \sim \\ = \\ \neq \end{array} & O2 \end{array}$$

Dónde: m= Gestión municipal del servicio de transporte menor, O₁= Distrito de Pachacámac, O₂= Distrito de Comas

De diseño no experimental, (Kerlinger, 1979, pág. 116); el investigador realizó la observación de los sucesos no interviniendo en estos acontecimientos, la variable se describió desde su realidad y alcance, asimismo solo se analizó los conceptos conocidos para dimensionarlos y analizarlos de forma aplicada.

De enfoque cuantitativo, (Rodriguez Peñuelas, 2010, pág. 32), debido a que utilizó el cuestionario originando números, estos son analizados

estadísticamente pudiendo contestar preguntas de investigación para su verificación, aprobar o rechazar las relaciones entre las variables definidas operacionalmente, los datos recogidos se analizan a través de la estadística, gráficas y un análisis numérico.

Es transversal, según (Hernandez, R. Fernandez, C. y Baptista, P., 2014, pág. 151), debido a que la recolección de datos se hace en un determinado tiempo, en un momento único, como por ejemplo tomar la foto de un suceso único.

3.2 Variables y Operacionalización

Como definición conceptual de la variable, (Arellano Gault, 2004, pág. 57), define como la gestión municipal, como un proceso de ejecuciones y adaptaciones referentes a estrategias o políticas establecidas en un objetivo principal de la organización. Asimismo, la administración municipal es una actividad gubernamental o estatal de la organización, donde la gestión se refiere a la parte de operación (parte dinámica) y la administración se enfoca en la normatividad, documentación técnica legal, (parte estática). Para esta investigación la asociamos a la gestión pública en su referencia estática.

Como definición operacional tenemos a (Stoner, Freeman, & Gilbert, 1994, pág. 7), señala que la gestión municipal es un conjunto del proceso ente la planificación, organización, ejecución y control de los esfuerzo de los participantes de la organización.

Para los Indicadores se ha realizado una serie de preguntas en manera de encuesta virtual, siendo este, el instrumento de recolección de datos, la cual se adjunta en los anexos, estas preguntas refieren a las características de la variable según sus dimensiones; para su análisis de acuerdo al marco teórico

La escala de medición aplicada es la de liker, donde las respuestas fueron Totalmente de acuerdo, de acuerdo, Ni en acuerdo Ni en desacuerdo, en desacuerdo, totalmente en desacuerdo

3.3 Población, muestra y muestreo

Según (Hernandez Sampieri, 2014, pág. 174), señala que una población es el conjunto de la totalidad de los casos donde se asemejen las características, para esta investigación la población es finita.

Tabla 1

Distribución de la población de la municipalidad de Pachacámac

Condición	Gestión Municipal del Servicio de Transporte Menor
Trabajadores	24
Total	24

Fuente: Planilla de la Municipalidad de Pachacámac, 2020

Tabla 2

Distribución de la población de la Municipalidad de Comas.

Condición	Gestión Municipal del Servicio de Transporte Menor
Trabajadores	22
Total	22

Fuente: Planilla de la Municipalidad de Comas, 2020

Muestreo

Trabajadores de la Municipalidad Distrital de Pachacámac y Comas, 2020

Criterios de Inclusión

Trabajadores de la Oficina de Transporte y de otras oficinas que participan en las funciones de transporte de la Municipalidad Distrital de Pachacámac y Comas, 2020

Criterios de Exclusión

Trabajadores de la Municipalidad Distrital de Pachacámac y Comas, de periodos anteriores y Trabajadores de otros distritos.

Según (Castro Marquez, 2003, pág. 69), menciona que si población es menos de cincuenta individuos, la población será igual que la muestra y debe considerarse así, estando representada por el personal administrativo y operativa que labora en el área de tránsito y transporte en los Gobiernos Locales de los distritos de Pachacámac y Comas, 2020, y es de 25 personas por municipio; no es probabilística, no se emplea la técnica del muestreo, se determinó la cantidad por el criterio de selección de todo el personal involucrado en la gestión de transporte menor.

3.4 Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Según (Arias, 1997, pág. 73), menciona que la encuesta es una técnica que su fin es la de la obtención de la información de un grupo o de la muestra en si en relación a un suceso, en la presente se utilizara el cuestionario para el personal administrativo que realiza la evaluación de los procesos de obtención de permiso de operación, encuestas virtuales de acuerdo al contexto actual de distanciamiento.

Según (Palela Stracuzzi & Martins Pestana, 2006, pág. 172) lo define como la ausencia de sesgos; y se puede representar como una relación de lo que se esta midiendo y aquello que se pretende medir. La validez es el grado en que un instrumento mide la variable que busca medir.

Tabla 3*Validación del Instrumento*

Experto	Observaciones	Puntaje
Mg. Daniel Cárdenas Canales	Si hay suficiencia, es aplicable	Muy alto
Mg. Carlos Benavides Perez	Si hay suficiencia, es aplicable	Muy alto
Mg. Johnny Félix Farfán Pimentel	Si hay suficiencia, es aplicable	Muy alto

Fuente: Elaboración del autor

Según (Palela Stracuzzi & Martins Pestana, 2006, pág. 180) señala que la confiabilidad en un investigación cuantitativa deberá utilizarse el alfa de Cronbach, por lo que se deberá tener los conocimientos necesarios en estadística y el software SPSS, con la prueba de fiabilidad de alfa de Cronbach, que será medido de acuerdo con los siguientes valores: 0.90 - 1.00: Muy satisfactoria, 0.80 – 0.89: Adecuada, 0.70 – 0.79: Moderada, 0.60 – 0.69: Baja, < 0.50: El instrumento no se acepta, no pasa la prueba de fiabilidad.

Tabla 4*Prueba de confiabilidad*

	Alfa de Cronbach	N de elementos
Resultado	,934	24

Fuente: Elaboración Propia SPSS V20

Interpretación: La variable gestión municipal de transporte menor consta de 24 preguntas del cuestionario, siendo su valor de alfa de cronbach 0.934, siendo de calificación satisfactoria, cumpliendo de manera positiva la prueba

3.5 Procedimientos

Se recogerá las encuestas desde los formularios virtuales para llevarlas a al SPSS, para analizarlas con el puntaje, agruparlas de manera visual, con el método percentil y luego buscar su estadística tanto descriptiva como inferencial,

donde se analizarán la variable por grupo para realizar las pruebas no paramétricas de muestras independientes.

3.6 Métodos de análisis de datos

Según (Kerlinger, 1979, pág. 374), señala que cuando la variable es numérica , donde existe una gran cantidad numérica de manera diferente, se optara por analizarlos mediante métodos diferentes, en este caso por un nivel escalar, se realiza un análisis con el programa de SPSS, se aplicara la prueba de análisis de varianza no paramétrico de un factor , prueba de Prueba U de Mann-Whitney.

3.7 Aspectos éticos

Se considera de manera adecuada el aspecto ético, no realizándose algún plagio, las fuentes son correctas, no es una tesis de otro autor la que analizo, los datos no son falseados.

IV. RESULTADOS

4.1 Análisis Descriptivo

Tabla 5

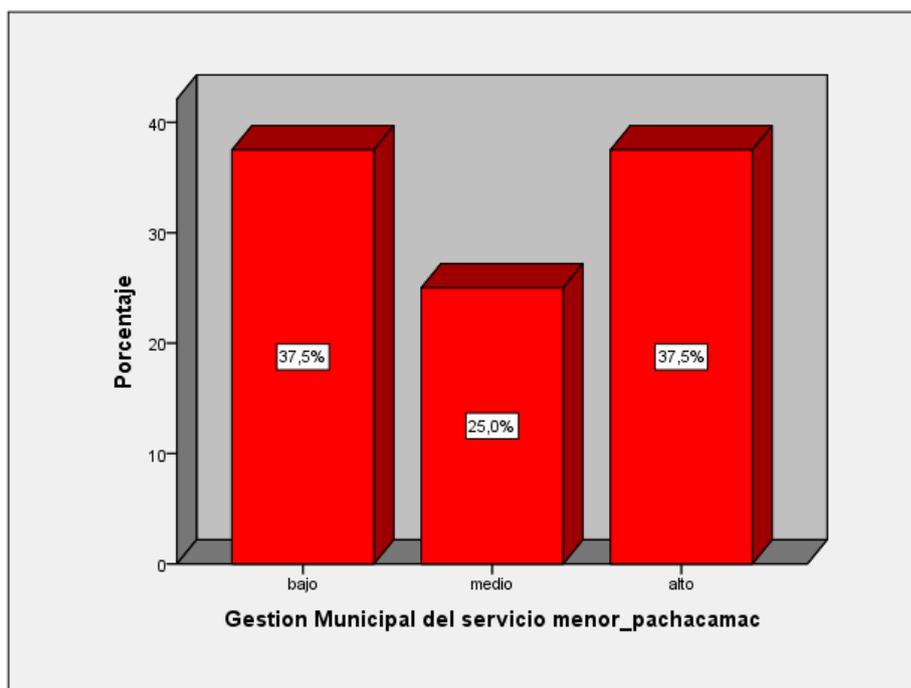
Distribución de frecuencias de la Gestión Municipal en Pachacámac

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos				
bajo	9	37,5	37,5	37,5
medio	6	25,0	25,0	62,5
alto	9	37,5	37,5	100,0
Total	24	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración Propia SPSS V20

Figura 1

Diagrama de frecuencias de Gestión Municipal del Servicio Menor en Pachacámac



Fuente: Elaboración Propia SPSS V20

Interpretación: Del 100% de los encuestados, el 37.5% (9) perciben que el nivel de calificación es bajo. Asimismo, el 25.0% (6) lo califican como medio y para el 37.5% (9) el nivel de calificación es alto.

Tabla 6

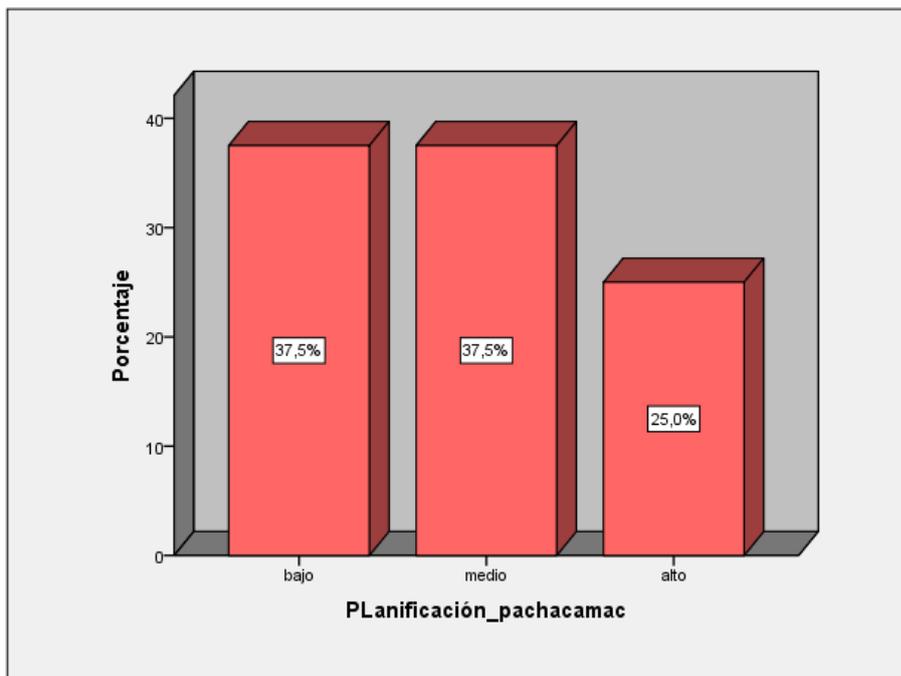
Distribución de frecuencias de la Planificación en Pachacámac

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos				
bajo	9	37,5	37,5	37,5
medio	9	37,5	37,5	75,0
alto	6	25,0	25,0	100,0
Total	24	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración Propia SPSS V20

Figura 2

Diagrama de frecuencias de Planificación en Pachacámac



Fuente: Elaboración Propia SPSS V20

Interpretación: Del 100% de los encuestados, el 37.5% (9) perciben que el nivel de calificación es bajo. Asimismo, el 37.5% (9) lo califican como medio y para el 25.0% (6) el nivel de calificación es alto.

Tabla 7

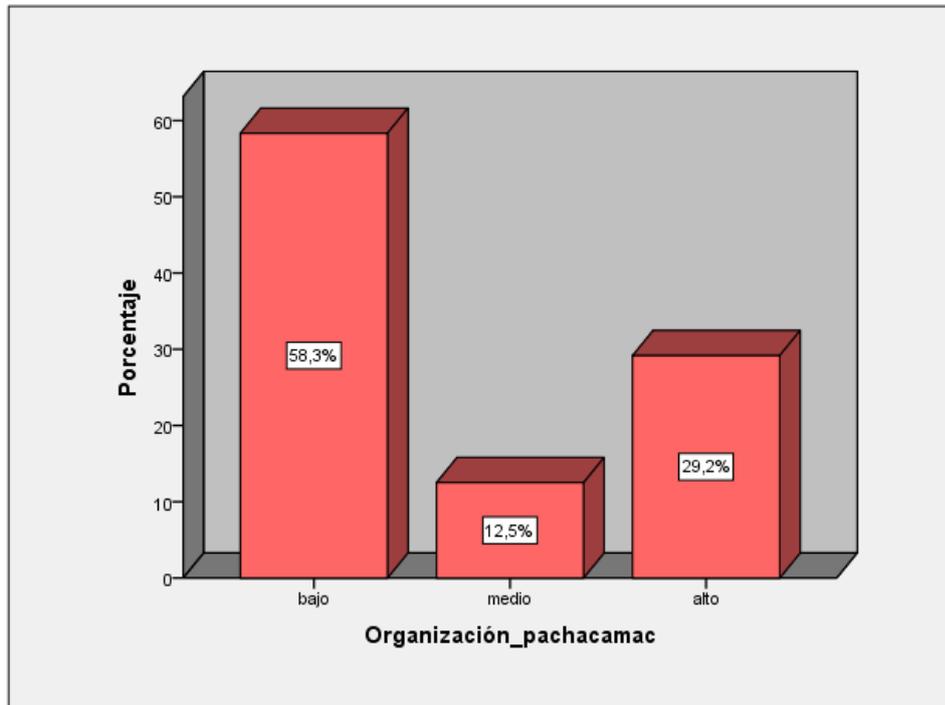
Distribución de la frecuencia de la Organización en Pachacámac

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos				
bajo	14	58,3	58,3	58,3
medio	3	12,5	12,5	70,8
alto	7	29,2	29,2	100,0
Total	24	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración Propia SPSS V20

Figura 3

Diagrama de frecuencia de la Organización en Pachacámac



Fuente: Elaboración Propia SPSS V20

Interpretación: Del 100% de los encuestados, el 58.3% (14) perciben que el nivel de calificación es bajo. Asimismo, el 12.5% (3) lo califican como medio y para el 29.2% (7) el nivel de calificación es alto.

Tabla 8

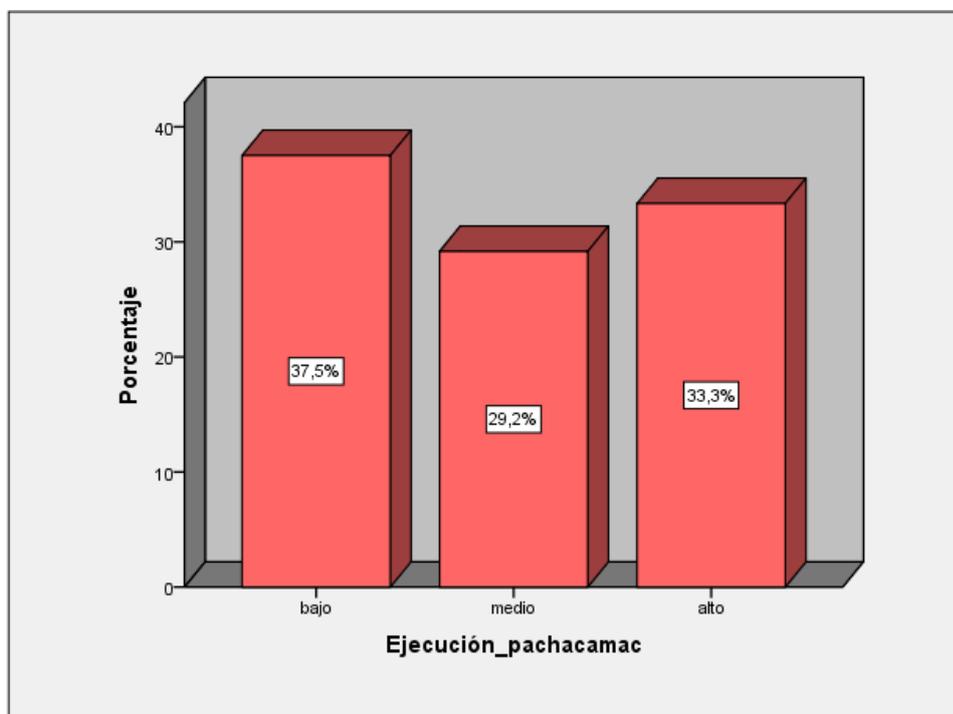
Distribución de la frecuencia de la Ejecución en Pachacámac

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	bajo	9	37,5	37,5
	medio	7	29,2	66,7
	alto	8	33,3	100,0
Total	24	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración Propia SPSS V20

Figura 4

Diagrama de frecuencia de la Ejecución en Pachacámac



Fuente: Elaboración Propia SPSS V20

Interpretación: Del 100% de los encuestados, el 37.5% (9) perciben que el nivel de calificación es bajo. Asimismo, el 29.2% (7) lo califican como medio y para el 33.3% (8) el nivel de calificación es alto.

Tabla 9

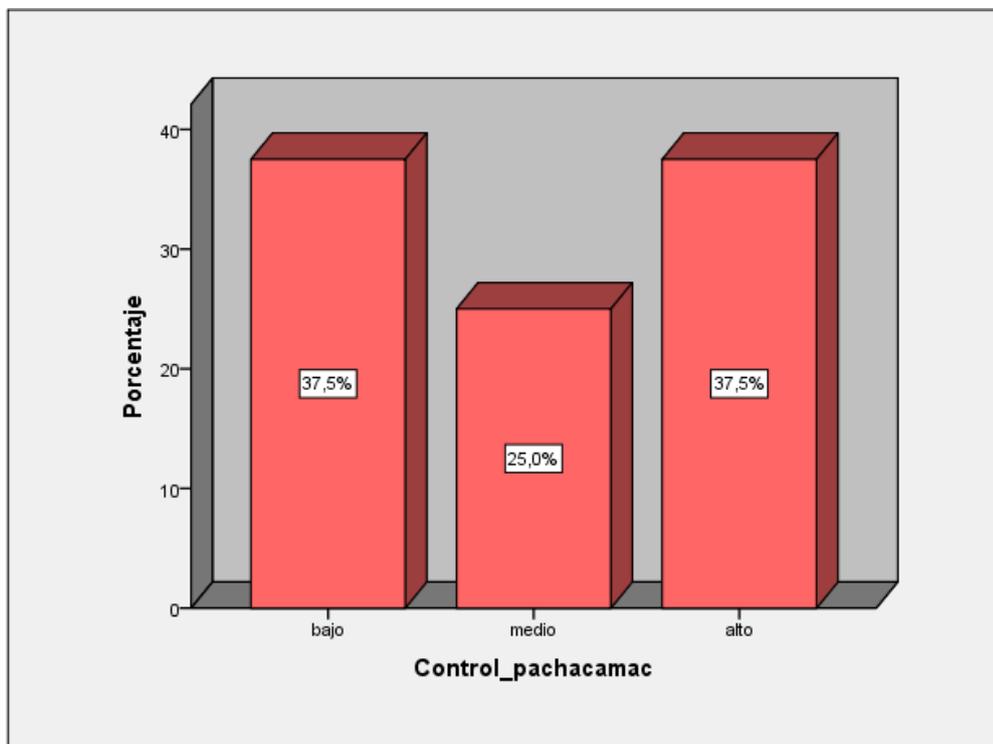
Distribución de la frecuencia del Control en Pachacámac

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos				
bajo	9	37,5	37,5	37,5
medio	6	25,0	25,0	62,5
alto	9	37,5	37,5	100,0
Total	24	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración Propia SPSS V20

Figura 5

Diagrama de frecuencia del Control en Pachacámac



Fuente: Elaboración Propia SPSS V20

Interpretación: Del 100% de los encuestados, el 37.5% (9) perciben que el nivel de calificación es bajo. Asimismo, el 25.0% (6) lo califican como medio y para el 37.5% (9) el nivel de calificación es alto.

Tabla 10

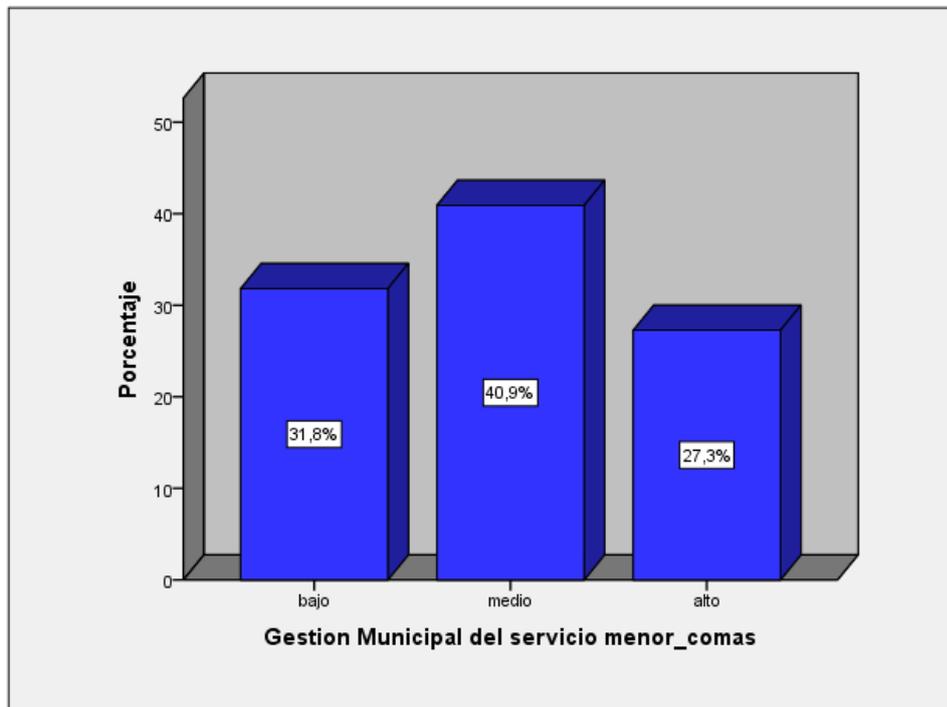
Distribución de la frecuencia de la Gestión Municipal en Comas

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	bajo	7	31,8	31,8
	medio	9	40,9	72,7
	alto	6	27,3	100,0
	Total	22	100,0	100,0

Fuente: Elaboración Propia SPSS V20

Figura 6

Diagrama de frecuencia de la Gestión Municipal en Comas



Fuente: Elaboración Propia SPSS V20

Interpretación: Del 100% de los encuestados, el 31.8% (7) perciben que el nivel de calificación es bajo. Asimismo, el 40.9% (9) lo califican como medio y para el 27.3% (6) el nivel de calificación es alto.

Tabla 11

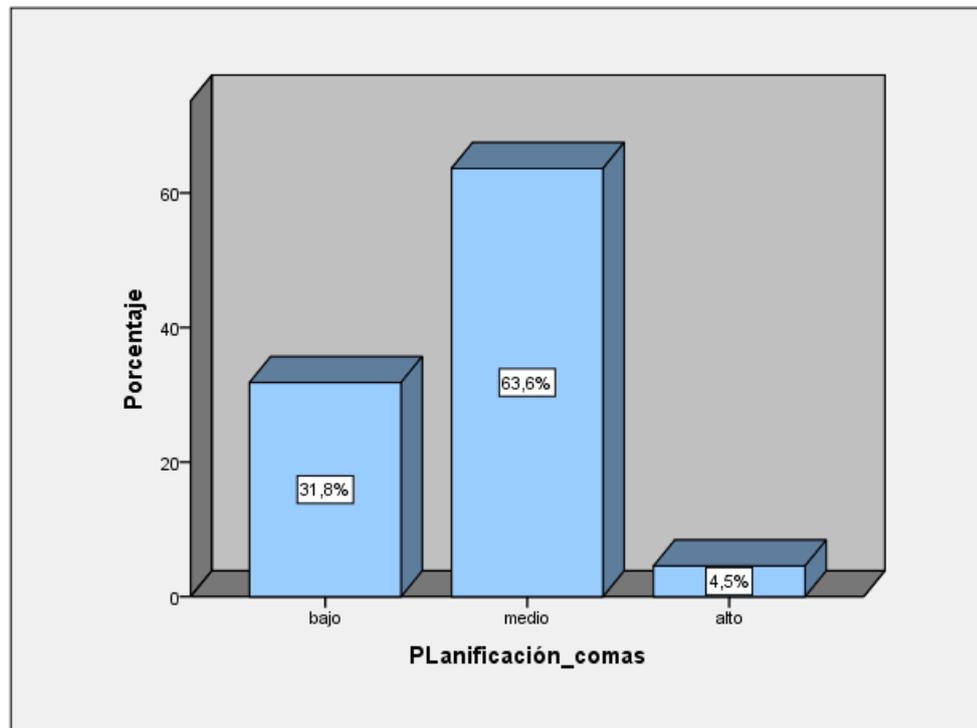
Distribución de la frecuencia de la Planificación en Comas

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	bajo	7	31,8	31,8
	medio	14	63,6	95,5
	alto	1	4,5	100,0
	Total	22	100,0	100,0

Fuente: Elaboración Propia SPSS V20

Figura 7

Diagrama de frecuencia de la Planificación en Comas



Fuente: Elaboración Propia SPSS V20

Interpretación: Del 100% de los encuestados, el 31.8% (7) perciben que el nivel de calificación es bajo. Asimismo, el 63.6% (14) lo califican como medio y para el 4.5% (1) el nivel de calificación es alto.

Tabla 12

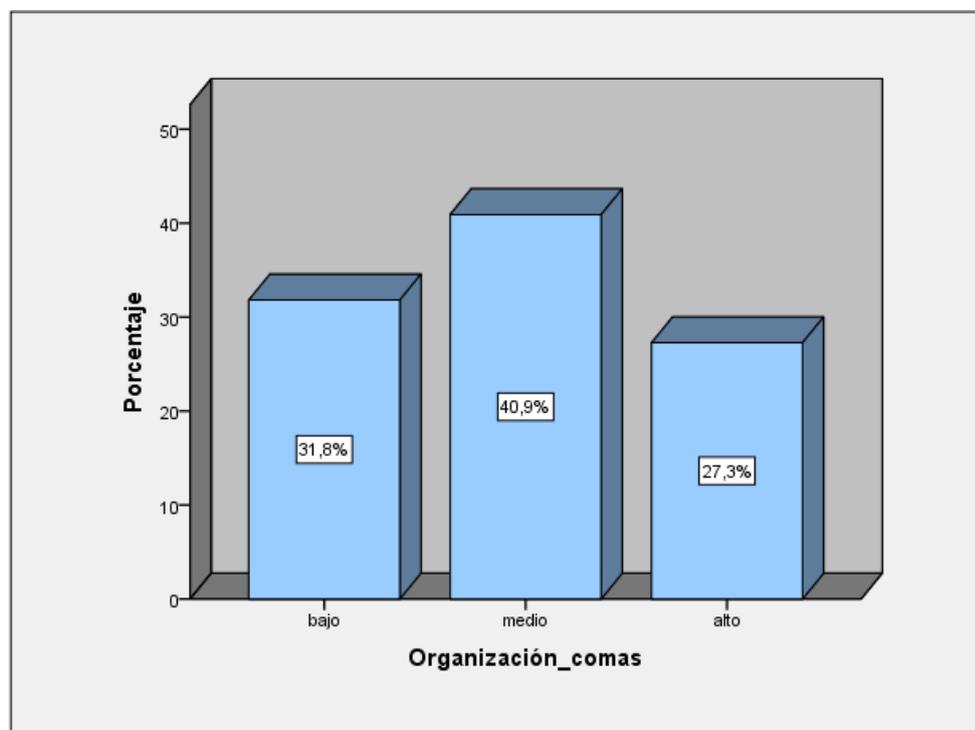
Distribución de la frecuencia de la Organización en Comas

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos				
bajo	7	31,8	31,8	31,8
medio	9	40,9	40,9	72,7
alto	6	27,3	27,3	100,0
Total	22	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración Propia SPSS V20

Figura 8

Diagrama de frecuencia de la Organización en Comas



Fuente: Elaboración Propia SPSS V20

Interpretación: Del 100% de los encuestados, el 31.8% (7) perciben que el nivel de calificación es bajo. Asimismo, el 40.9% (9) lo califican como medio y para el 27.3% (6) el nivel de calificación es alto.

Tabla 13

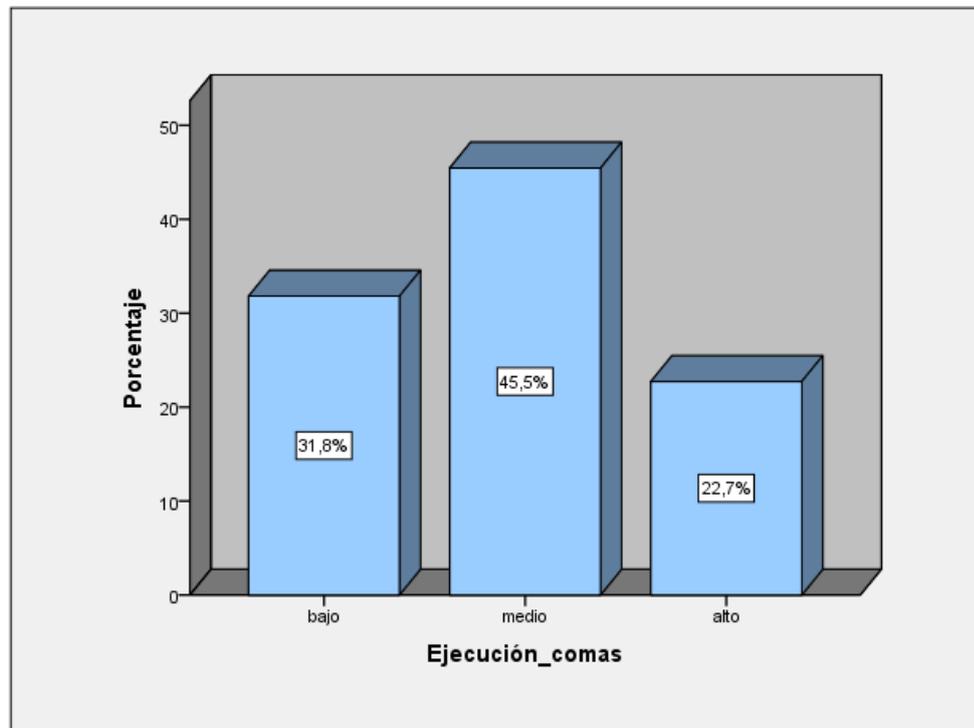
Distribución de la frecuencia de la Ejecución en Comas

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos				
bajo	7	31,8	31,8	31,8
medio	10	45,5	45,5	77,3
alto	5	22,7	22,7	100,0
Total	22	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración Propia SPSS V20

Figura 9

Diagrama de frecuencia de la Ejecución en Comas



Fuente: Elaboración Propia SPSS V20

Interpretación: Del 100% de los encuestados, el 31.8% (7) perciben que el nivel de calificación es bajo. Asimismo, el 45.5% (10) lo califican como medio y para el 22.7% (5) el nivel de calificación es alto

Tabla 14

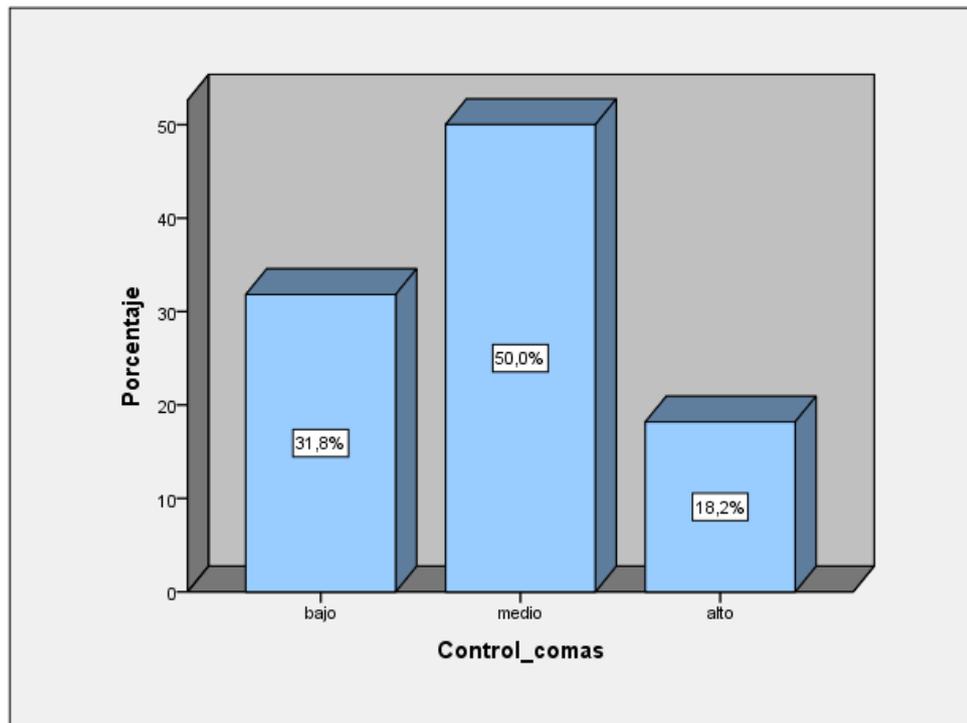
Distribución de la frecuencia del Control en Comas

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos				
bajo	7	31,8	31,8	31,8
medio	11	50,0	50,0	81,8
alto	4	18,2	18,2	100,0
Total	22	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración Propia SPSS V20

Figura 10

Diagrama de frecuencia del Control en Comas



Fuente: Elaboración Propia SPSS V20

Interpretación: Del 100% de los encuestados, el 31.8% (7) perciben que el nivel de calificación es bajo. Asimismo, el 50.0% (11) lo califican como medio y para el 18.2% (4) el nivel de calificación es alto

Tablas Cruzada

Tabla 15

Tabla cruzada de Gestión Municipal del servicio menor y distrito

			Distrito donde labora		Total
			Pachacámac	Comas	
Gestión Municipal del servicio menor	bajo	Recuento	9	7	16
		% del total	19.6%	15.2%	34.8%
	medio	Recuento	6	9	15
		% del total	13.0%	19.6%	32.6%
Total	alto	Recuento	9	6	15
		% del total	19.6%	13.0%	32.6%
		Recuento	24	22	46
		% del total	52.2%	47.8%	100.0%

Fuente: Elaboración Propia SPSS V20

Interpretación: En la tabla cruzada se observa los niveles de Gestión Municipal del servicio de transporte menor, respecto a los encuestados de Pachacámac y Comas; lo perciben como bajo en un 19.6% (9) y un 15.2% (7) respectivamente, mientras que para el nivel medio se tiene un 13.0% (6) y un 19.6% (9) respectivamente. Asimismo lo perciben como alto en un 19.6% (9) y un 13.0% (6) respectivamente.

Tabla 16*Tabla cruzada de Planificación y distrito donde labora*

			Distrito donde labora		Total
			Pachacámac	Comas	
Planificación	bajo	Recuento	9	7	16
		% del total	19.6%	15.2%	34.8%
	medio	Recuento	9	14	23
		% del total	19.6%	30.4%	50.0%
	alto	Recuento	6	1	7
		% del total	13.0%	2.2%	15.2%
Total	Recuento	24	22	46	
	% del total	52.2%	47.8%	100.0%	

Fuente: Elaboración Propia SPSS V20

Interpretación: En la tabla cruzada se observa niveles de Planificación, respecto a los encuestados de Pachacámac y Comas; lo perciben como bajo en un 19.6% (9) y un 15.2% (7) respectivamente, mientras que para el nivel medio se tiene un 19.6% (9) y un 30.4% (14) respectivamente. Asimismo lo perciben como alto en un 13.0% (6) y un 2.2% (1) respectivamente.

Tabla 17*Tabla cruzada de Organización y distrito donde labora*

			Distrito donde labora		Total
			Pachacámac	Comas	
Organización	bajo	Recuento	14	7	21
		% del total	30.4%	15.2%	45.7%
	medio	Recuento	3	9	12
		% del total	6.5%	19.6%	26.1%
	alto	Recuento	7	6	13
		% del total	15.2%	13.0%	28.3%
Total	Recuento	24	22	46	
	% del total	52.2%	47.8%	100.0%	

Fuente: Elaboración Propia SPSS V20

Interpretación: En la tabla cruzada se observa niveles de Organización, respecto a los encuestados de Pachacámac y Comas; lo perciben como bajo en un 30.4% (14) y un 15.2% (7) respectivamente, mientras que para el nivel medio se tiene un 6.5% (3) y un 19.6% (9) respectivamente. Asimismo lo perciben como alto en un 15.2% (7) y un 13.0% (6) respectivamente.

Tabla 18

Tabla cruzada de Ejecución y distrito donde labora

			Distrito donde labora		Total
			Pachacámac	Comas	
Ejecución	bajo	Recuento	9	7	16
		% del total	19.6%	15.2%	34.8%
	medio	Recuento	7	10	17
		% del total	15.2%	21.7%	37.0%
	alto	Recuento	8	5	13
		% del total	17.4%	10.9%	28.3%
Total	Recuento	24	22	46	
	% del total	52.2%	47.8%	100.0%	

Fuente: Elaboración Propia SPSS V20

Interpretación: En la tabla cruzada se observa niveles de Ejecución, respecto a los encuestados de Pachacámac y Comas; lo perciben como bajo en un 19.6% (9) y un 15.2% (7) respectivamente, mientras que para el nivel medio se tiene un 15.2% (8) y un 21.7% (10) respectivamente. Asimismo lo perciben como alto en un 17.4% (8) y un 10.9% (5) respectivamente.

Tabla 19*Tabla cruzada de Control y distrito donde labora*

			Distrito donde labora		Total
			Pachacámac	Comas	
Control	bajo	Recuento	9	7	16
		% del total	19.6%	15.2%	34.8%
	medio	Recuento	6	11	17
		% del total	13.0%	23.9%	37.0%
	alto	Recuento	9	4	13
		% del total	19.6%	8.7%	28.3%
Total	Recuento	24	22	46	
	% del total	52.2%	47.8%	100.0%	

Fuente: Elaboración Propia SPSS V20

Interpretación: En la tabla cruzada se observa niveles de Control, respecto a los encuestados de Pachacámac y Comas; lo perciben como bajo en un 19.6% (9) y un 15.2% (7) respectivamente, mientras que para el nivel medio se tiene un 13.0% (6) y un 23.9% (11) respectivamente. Asimismo lo perciben como alto en un 19.6% (9) y un 8.7% (4) respectivamente.

4.2 Análisis Inferencial

4.2.1 Prueba de Normalidad

H0: Los datos de la muestra provienen de una distribución normal

H1: Los datos de la muestra No provienen de una distribución normal

Nivel de significancia: 0.05

Tabla 20

Prueba de Normalidad Shapiro - Wilk

	Pachacámac			Comas		
	Estadístico	gl	Sig.	Estadístico	gl	Sig.
Gestión Municipal del servicio menor	.771	24	.000	.812	22	.001
Planificación	.802	24	.000	.719	22	.000
Organización	.684	24	.000	.812	22	.001
Ejecución	.785	24	.000	.813	22	.001
Control	.771	24	.000	.807	22	.001

Fuente: Elaboración Propia SPSS V20

Dado que el tamaño de la muestra es menor a 50 en ambas muestras (municipalidades), para la prueba de normalidad se usó la Shapiro Will, donde se observan que los valores de sig para la variable y dimensiones son menores a 0.05, cual nos indica que no existe normalidad en los datos, por lo tanto para la prueba de hipótesis planteada en este trabajo se usó la técnica estadística no paramétrica U de Mann Whitney.

4.2.2 Contrastación de Hipótesis

Prueba de Hipótesis General:

Ho: No existe diferencias Existen diferencias en las gestiones municipales del servicio de transporte menor en Pachacámac y en Comas

Ha: Existe diferencias Existen diferencias en las gestiones municipales del servicio de transporte menor en Pachacámac y en Comas

Tabla 21

Prueba de la Hipótesis General

	Gestión Municipal del servicio menor
U de Mann-Whitney	256,500
W de Wilcoxon	509,500
Z	-,175
Sig. asintót. (bilateral)	,861

Fuente: Elaboración Propia SPSS V20

Interpretación: La tabla 21 muestra el resultado procedente de la prueba de hipótesis general de U Mann.Whitney, el resultado estadístico fue de 0.861, entonces se rechaza la hipótesis alterna y se acepta la nula, determinando que no existen diferencias en la gestión municipal del servicio de transporte menor entre los distritos de Pachacámac y Comas en el 2020.

Hipótesis específica 1:

Ho: No existen diferencias en la Planificación en el servicio de Transporte menor en Pachacámac y en Comas

Ha: Existen diferencias en la Planificación en el servicio de Transporte menor en Pachacámac y en Comas

Tabla 22

Prueba de la Hipótesis Específica - Planificación

	Planificación
U de Mann-Whitney	241,500
W de Wilcoxon	494,500
Z	-,543
Sig. asintót. (bilateral)	,587

Fuente: Elaboración Propia SPSS V20

Interpretación: La tabla 22 muestra el resultado procedente de la prueba de hipótesis general de U Mann-Whitney, el resultado estadístico fue de 0.587, entonces se rechaza la hipótesis alterna y se acepta la nula, determinando que no existen diferencias en la Planificación del servicio de transporte menor entre los distritos de Pachacámac y Comas en el 2020

Hipótesis específica 2:

Ho: No existen diferencias en la Organización en el servicio de Transporte menor en Pachacámac y en Comas

Ha: Existen diferencias en la Organización en el servicio de Transporte menor en Pachacámac y en Comas

Tabla 23

Prueba de la Hipótesis Específica - Organización

	Organización
U de Mann-Whitney	216,500
W de Wilcoxon	516,500
Z	-1,123
Sig. asintót. (bilateral)	,261

Fuente: Elaboración Propia SPSS V20

Interpretación: La tabla 23 muestra el resultado procedente de la prueba de hipótesis general de U Mann-Whitney, el resultado estadístico fue de 0.261, entonces se rechaza la hipótesis alterna y se acepta la nula, determinando que no existen diferencias en la Organización del servicio de transporte menor entre los distritos de Pachacámac y Comas en el 2020

Hipótesis específica 3:

Ho: No existen diferencias en la Ejecución en el servicio de Transporte menor en Pachacámac y en Comas

Ha: Existen diferencias en la Ejecución en el servicio de Transporte menor en Pachacámac y en Comas

Tabla 24*Prueba de la Hipótesis Específica - Ejecución*

	Ejecución
U de Mann-Whitney	256,500
W de Wilcoxon	509,500
Z	-,175
Sig. asintót. (bilateral)	,861

Fuente: Elaboración Propia SPSS V20

Interpretación: La tabla 24 muestra el resultado procedente de la prueba de hipótesis general de U Mann-Whitney, el resultado estadístico fue de 0.861, entonces se rechaza la hipótesis alterna y se acepta la nula, determinando que no existen diferencias en la Ejecución del servicio de transporte menor entre los distritos de Pachacámac y Comas en el 2020

Hipótesis específica 4:

Ho: No existen diferencias en el Control en el servicio de Transporte menor en Pachacámac y en Comas

Ha: Existen diferencias en el Control en el servicio de Transporte menor en Pachacámac y en Comas

Tabla 25*Prueba de la Hipótesis Específica - Control*

	Control
U de Mann-Whitney	241,500
W de Wilcoxon	494,500
Z	-,526
Sig. asintót. (bilateral)	,599

Fuente: Elaboración Propia SPSS V20

Interpretación: La tabla 25 muestra el resultado procedente de la prueba de hipótesis general de U Mann-Whitney, el resultado estadístico fue de 0.599, entonces se rechaza la hipótesis alterna y se acepta la nula, determinando que no existen diferencias en el Control del servicio de transporte menor entre los distritos de Pachacámac y Comas en el 2020.

V. DISCUSIÓN

De los hallazgos encontrados principalmente para la hipótesis general donde la prueba de U Mann. Whitney donde el valor de significancia es mayor a 0.05, que se realizó a la variable Gestión Municipal del Servicio de Transporte Menor entre los dos distritos Pachacámac y Comas, en el 2020; se concluye que no existen diferencias, descartando la hipótesis alterna, aceptando la nula.

Para Pachacámac, se realizó el presente análisis donde

Para la Gestión Municipal Del 100% de los encuestados (24), el 37.5% (9) perciben que el nivel de calificación es bajo. Asimismo, el 25.0% (6) lo califican como medio y para el 37.5% (9) el nivel de calificación es alto

Para la Planificación Del 100% de los encuestados (24), el 37.5% (9) perciben que el nivel de calificación es bajo. Asimismo, el 37.5% (9) lo califican como medio y para el 25.0% (6) el nivel de calificación es alto

Para la Organización Del 100% de los encuestados (24), el 58.3% (14) perciben que el nivel de calificación es bajo. Asimismo, el 12.5% (3) lo califican como medio y para el 29.2% (7) el nivel de calificación es alto

Para la Ejecución Del 100% de los encuestados (24), el 37.5% (9) perciben que el nivel de calificación es bajo. Asimismo, el 29.2% (7) lo califican como medio y para el 33.3% (8) el nivel de calificación es alto

Para el Control Del 100% de los encuestados (24), el 37.5% (9) perciben que el nivel de calificación es bajo. Asimismo, el 25.0% (6) lo califican como medio y para el 37.5% (9) el nivel de calificación es alto

Mientras que de la Municipalidad de Comas se recoge lo siguiente:

Para la gestión municipal Del 100% de los encuestados (22), el 31.8% (7) perciben que el nivel de calificación es bajo. Asimismo, el 40.9% (9) lo califican como medio y para el 27.3% (6) el nivel de calificación es alto

Para la Planificación Del 100% de los encuestados (22), el 31.8% (7) perciben que el nivel de calificación es bajo. Asimismo, el 63.6% (14) lo califican como medio y para el 4.5% (1) el nivel de calificación es alto

Para la Organización Del 100% de los encuestados (22), el 31.8% (7) perciben que el nivel de calificación es bajo. Asimismo, el 40.9% (9) lo califican como medio y para el 27.3% (6) el nivel de calificación es alto

Para la Ejecución Del 100% de los encuestados (22), el 31.8% (7) perciben que el nivel de calificación es bajo. Asimismo, el 45.5% (10) lo califican como medio y para el 22.7% (5) el nivel de calificación es alto

Para el control Del 100% de los encuestados (22), el 31.8% (7) perciben que el nivel de calificación es bajo. Asimismo, el 50.0% (11) lo califican como medio y para el 18.2% (4) el nivel de calificación es alto

De los hallazgos encontrados en la investigación se coincide con (Padilla de la Ossa, 2015), donde concluye que el sistema vial de transporte de pasajeros es un mecanismo que ingresa o saca personas de un sector o zona para su verdadero destino. es una dimensión de la planificación de la gestión municipal del servicio de transporte menor, donde se establece que vehículos menores pueden prestar servicio en que zona de la jurisdicción del distrito, sin embargo en esta investigación no se encontraron diferencias en la planificación, pudiendo ser una de las causas de la problemática ya que no todas las realidades en los distritos es la misma, la complejidad de las vías, los nuevos sistemas de transporte integrados, entre otros.

De los hallazgos encontrados en la investigación se coincide con (Gonzales, 2013), quien menciona que las asociaciones de mototaxis no consideran el diseño o la elaboración de controles por parte de la misma empresa o la entidad pública que los propone, siendo su único reglamento o lineamiento la de ellos mismos, ignorando las disposiciones que emite la municipalidad en este caso. Se ha demostrado que la dimensión de control, tanto interno y por parte de la autoridad competente, el control es moderado principalmente en los dos distritos, sin embargo, se debe considerar que al momento de la encuesta nos

encontramos en contexto sanitaria por lo que la cantidad de operativos al transporte se han reducido.

De los hallazgos encontrados en la investigación se coincide con (Alvarado & Cevallos, 2017), en la cual concluye que se relaciona en gran medida la variable gestión administrativa y la calidad del servicio en una oficina del MTC. Se puede mencionar que la similitud existe en la gestión administrativa mas no en la coyuntura y alcance, debido a que los transportistas en vehículos menores cuentan con un servicio especial y no un servicio interprovincial, mientras que el transporte que realiza un mototaxi no cuenta con una ruta exclusiva y condicionada, si no por una zona de trabajo y paraderos, donde el conductor decide por donde viajar.

De los hallazgos encontrados en la investigación se coincide con (Garcia, 2014), quien menciona que la gestión administrativa y la mejora de la eficacia, donde resalta que casi la mitad un 47 por ciento de los trabajadores aseveran que cuentan con libertad en cuestiones de operatividad del transporte, se menciona que hay diversos problemas de libertad de análisis de las solicitudes de los transportistas, siendo la dimensión a tratar la ejecución, la evaluación se ve dirigida por intereses que dañan la transparencia de la gestión como la eficacia en las evaluaciones, alterando la tranquilidad del ordenamiento con la aparición de nuevas empresas de vehículos menores, eso se percibe en los cambios de funcionarios en el transporte que hacen los gobiernos locales.

De los hallazgos encontrados en la investigación se coincide con (Yangali Gamarra, 2018), donde señala que el servicio no cuenta con una línea normativa articulada para los procesos de gestión, ordenación, inspección, vigilancia, discusiones. Esta investigación menciona que no se encuentran articuladas los procesos, que todas las normas de transporte carecen de un ordenamiento jurídico que permitan la eficiencia y mejor control de los transportistas. Al respecto se coincide con lo que concluye el autor, siendo que la normativa que se impone a los transportistas no se encuentra articulada y/o actualizada de acuerdo a los cambios que sufre el transporte menor como la sobre oferta y la poca formalización de instrumentos técnicos que permitan mejorar el servicio. Además, se debe complementar que la fiscalización que se realiza no es la adecuada, ya

que debe priorizar a la informalidad donde los conductores cometen indisciplinas al tránsito y dejan una mala percepción de este transporte, incluir los antecedentes de hurtos que dejan la delincuencia que usan el vehículo.

Finalmente de los hallazgos encontrados en la investigación se coincide con (Ocmin Mendoza, 2015), donde la investigación relaciona dos variables importantes, la seguridad vial y la conciencia cívica ciudadana, menciona que es necesaria para los gobiernos locales, este factor aporta positivamente en las políticas planteadas por un gobernante. Se coincide con el autor en el sentido que la gestión municipal debe considerar la seguridad vial, por lo que no debe descuidar el tránsito, en el sentido que la concesión de rutas zonas o paraderos, debe ser optimo técnicamente a favor de la seguridad vial, por lo que la autoridad debe impulsar planes viales o convenios de régimen de Gestión Común a favor de los usuarios.

VI. CONCLUSIONES

Primera: La investigación demuestra que la Planeación en la gestión del servicio de transporte menor no se diferencia en los distritos de Comas y Pachacámac; habiéndose realizado la prueba de normalidad de Shapiro Will, determinando que los datos vienen de una distribución normal, y calculando el nivel de comparación de ambas muestras con la prueba de U Mann.Whitney de 0.587, lo que representa descartar la hipótesis alterna y se acepta la nula

Segunda: La investigación demuestra que la Organización en la gestión del servicio de transporte menor no se diferencia en los distritos de Comas y Pachacámac; habiéndose realizado la prueba de normalidad de Shapiro Will, determinando que los datos vienen de una distribución normal, y calculando el nivel de comparación de ambas muestras con la prueba de U Mann.Whitney de 0.261, lo que representa descartar la hipótesis alterna y se acepta la nula

Tercera: La investigación demuestra que la Ejecución en la gestión del servicio de transporte menor no se diferencia en los distritos de Comas y Pachacámac; habiéndose realizado la prueba de normalidad de Shapiro Will, determinando que los datos vienen de una distribución normal, y calculando el nivel de comparación de ambas muestras con la prueba de U Mann.Whitney de 0.861, lo que representa descartar la hipótesis alterna y se acepta la nula

Cuarta: La investigación demuestra que el Control en la gestión del servicio de transporte menor no se diferencia en los distritos de Comas y Pachacámac; habiéndose realizado la prueba de normalidad de Shapiro Will, determinando que los datos vienen de una distribución normal, y calculando el nivel de comparación de ambas muestras con la prueba de U Mann.Whitney de 0.599, lo que representa descartar la hipótesis alterna y se acepta la nula

Quinta: Finalmente se demuestra que la no existen diferencias en las Gestiones municipales en los distritos de Pachacámac y Comas; el nivel de comparación de ambas muestras con la prueba de U Mann.Whitney de 0.861, lo que representa descartar la hipótesis alterna y se acepta la nula.

VII. RECOMENDACIONES

Primera: Habiendo demostrado la no diferencia en las gestiones municipales en el servicio de transporte, se sugiere que la administración pública en el transporte, normas, directivas, entre otros; se adecue a la realidad problemática de cada distrito, en especial si se trata de vehículos menores, ya que su recorrido se realiza de forma especial.

Segunda: Se debe continuar con la elaboración de instrumentos que permite medir los niveles de Gestión municipal del servicio de transporte, no es común las investigaciones que se realizan al sector transporte, a pesar de que es una problemática latente en nuestro país, se sugiere su difusión para su empleo, además de plasmarlos en otros distritos, a fin de tomar las acciones del caso para su mejora y que los funcionarios monitoreen periódicamente cada dimensión para del presente estudio.

Tercera: Se recomienda publicar estos resultados con el fin de destacar la importancia que se debe analizar al transporte, en este caso el transporte menor, servicio muy delicado por su problemática.

Cuarta: Se sugiere proponer que dentro de la gestión municipal de transporte, cada funcionario realice un estudio diagnóstico, en concordancia con estas variables y dimensiones, en medida que se mejore y permita que se adecue a la realidad de cada jurisdicción. Asimismo, la problemática principal en todo distrito, visto desde la perspectiva del usuario, la fiscalización y el control al transporte es el más cuestionado y que se debe dar la mayor atención.

Quinta: Se sugiere promover la investigación en el sector transporte que tanta ausencia se tiene.

REFERENCIAS

- Acero Acero , R. (2018). *Planificación del transporte Público Urbano del Canton Cañar*.
- Alvarado , E., & Cevallos, G. (2017). *Gestion Administrativa y calidad de servicio en la Direccion General de Control y Supervision de Comunicaciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones 2014*. Lima.
- América TV. (2016). *Pachacámac: detienen a regidora de Fuerza Popular por agredir a policías*. Obtenido de <https://www.americatv.com.pe/noticias/actualidad/pachacamac-detienen-regidora-fuerza-popular-agredir-policias-n215147>
- America TV. (2019). SMP: mototaxistas realizan protesta frente a la municipalidad. págs. <https://www.americatv.com.pe/noticias/actualidad/smp-mototaxistas-realizan-proteta-frente-municipalidad-n359785>.
- Arellano Gault, D. (2004). *Gestión Estratégica para el Sector Público* . Mexico: Fondo de Cultura Economica.
- Arias, F. (1997). *El proyecto de Investigación* .
- Auto.com. (2019). Odisha auto-rickshaw driver fined Rs 47,500 under MV Act. págs. <https://auto.economictimes.indiatimes.com/news/industry/odisha-auto-rickshaw-driver-fined-rs-47500-under-mv-act/70978884>.
- Bachenheimer, H., & Valencia, L. (2010). Obtenido de Javeriana, Definicion de términos Administracion de empresas Colombia: Fondo Editorial Universidad: http://drupal.puj.edu.co/files/OI118_Herman_0.pdf
- Balladares Carrasquillo, M. (2018). *Metodología para la Determinación de Flota de Transporte Comercial, modalidad Carga liviana caso Cantón Chambo Provincia de Chimborazo*.

- BBC NEWS. (14 de Julio de 2017). *India exporta tuk-tuks o 'auto rickshaws' a África*. Obtenido de <https://www.bbc.com/news/av/business-40609125/india-exports-tuk-tuks-or-auto-rickshaws-to-africa>
- BBC NEWS. (febrero de 2020). Lagos motorbike taxi ban: Chaos as Nigerian city removes okadas. págs. <https://www.bbc.com/news/world-africa-51353665>.
- Benavides Pañeda, J. (2004). *Planeacion en Administracion*.
- Bunge, M. (1975). *La Ciencia. Su método y su filosofía* .
- Castro Marquez, F. (2003). *El proyecto de Investigación y su esquema de elaboración* .
- Chiavenato, I. (2006). *Introducción a la Teoría General de la Administración* .
- Cunha Linke, C., Maciente Rocha, J., Alcalá, A., Palacios, A., Suárez, M., Gómez, M., . . . Pardo, C. (2018). *Transporte y Desarrollo en América Latina*. Banco de Desarrollo de América Latina.
- Diario El Correo. (15 de Abril de 2018). Obtenido de <https://diariocorreo.pe/edicion/lima/mototaxis-en-el-reino-del-caos-y-la-informalidad-813537/>
- Diario el Peruano. (8 de Agosto de 2019). *El Imperio de las mototaxis*. Obtenido de <http://www.elperuano.pe/noticia-el-imperio-las-mototaxis-37600.aspx>
- Fayerwayer. (22 de Junio de 2020). *La alternativa de transporte que te señalará el Google Maps en tiempos de pandemia*. Obtenido de <https://www.fayerwayer.com/2020/06/alternativa-transporte-google-maps/>
- Folha Vitoria. (9 de Julio de 2020). *Suspensão por conta da pandemia, transporte por tuk-tuk em Vitória não tem previsão para retornar*. Obtenido de <https://www.folhavoria.com.br/geral/noticia/07/2020/suspensao-por-conta-da-pandemia-transporte-por-tuk-tuk-em-vitoria-nao-tem-previsao-para-retornar>

- Garcia, M. (2014). *Gestión administrativa para mejorar la eficacia de la oficina de transportes y seguridad vial de la municipalidad provincial de Sanchez Carrión*. Trujillo.
- Gogo. (5 de Diciembre de 2017). *La historia del mototaxi*. Obtenido de <https://gogo.pe/noticias/la-historia-del-mototaxi/>
- Gonzales, M. (2013). *Planeacion y Control Aplicado en las Asociaciones de Mototaxis de el Progreso, Jutiapa*.
- Hernandez Sampieri, R. (2014). *Metodologia de la Investigacion*.
- Hernandez, R. Fernandez, C. y Baptista, P. (2014). *Fundamentos de metodología de la investigación*. Mexico D.F.: McGraw Hill.
- Instituto de Opinion Publica - PUCP. (1 de Agosto de 2010). *¿Transporte público?* Obtenido de <http://iop.pucp.edu.pe/images/documentos/EI%20problema%20del%20transporte%20-%20Agosto%202010.pdf>
- Jara Risco , M., & Vasquez Cordova, J. (2015). *El Servicio de Transporte Público Urbano de personas: libre mercado y regulación*. Lima.
- Kaplan, R., & Norton, D. (2000). *Cuadro de Mando integral* . Barcelona: Gestion 2000.
- Kerlinger, F. (1979). *Investigación del Comportamiento* .
- Koontz, H., Weihrich, & Cannice. (2012).
- La Republica. (2018). Comas: mano dura contra la informalidad. págs. <https://larepublica.pe/reportero-ciudadano/1260402-comas-mano-dura-transporte-informal/>.
- MEF. (2012). *Clasificacion de Municipios*.

- MML. (2013). *Ordenanza 1693-2013 Ordenanza macro que regula el servicio de pasajeros en Vehiculos Menores.*
- MTC. (7 de Mayo de 2020). Implementarán siete protocolos de transportes para evitar la propagación del covid-19. *El Peruano.*
- Mundo Tejada, J. (2002). *El Transporte Colectivo Urbano: Aplicación del Enfoque de Sistemas para un mejor servicio.* Merida Venezuela.
- Ocmin Mendoza, J. (2015). *La Seguridad Vial y la Conciencia Cívica ciudadana en los Mototaxistas de la Ciudad de Yurimaguas.*
- Oviedo Moncayo, M. (2017). *Análisis de Rutas y frecuencias de Transporte Público Urbano y su relación con la calidad de Servicio para la ciudad de Riobamba Provincia de Chimborazo .*
- Padilla de la Ossa, D. (2015). *Efecto del Mototaxismo en la Movilidad urbana de Montería (Colombia).*
- Palela Stracuzzi, S., & Martins Pestana, F. (2006). *Metodología de la investigación cuantitativa.* Caracas.
- Panta Boggio, L. (2018). *Incorporación de Infracciones y Sanciones al reglamento Distrital de transporte y Tránsito Terrestre para mejorar el servicio de Transporte público especial de pasajeros en el distrito de Lambayeque.*
- Peru. (2012). *Ley 27181 - 2012 Ley general de Transporte y tránsito Terrestre.*
- Peru. (2013). Ord 1693. *Ordenanza Macro que regula el Servicio de Transporte Público Especial de Pasajeros y Carga en Vehículos Menores en Lima metropolitana.*
- Peru 21. (2011). *Más Inseguridad por casos de mototaxis.* Obtenido de <http://archivo.peru21.pe/noticia/729812/crece-inseguridad-cono-norte-mototaxis>

- Peru 21. (2018). Obtenido de <https://peru21.pe/lima/sacar-brevete-moto-peru-licencia-conducir-requisitos-noticias-nnda-425061-noticia/>
- Robbins, S., & Coulter, M. (1996). *Administración*.
- Roca Ramos, M., & Balboa Padilla, L. (2015). *Sistema de Control de Infracciones y Sanciones para Vehículos Menores Mototaxis*.
- Rodríguez Peñuelas, M. (2010). *Métodos de investigación : diseño de proyectos y desarrollo de tesis en ciencias administrativas, organizacionales y sociales*.
- Sabino, C. (1986). *El Proceso de la Investigación*.
- Sánchez, H. y Reyes, C. (2015). *Metodología y diseños en la investigación científica*. Lima: Mantaro.
- Stoner, J., Freeman, E., & Gilbert, D. (1994).
- Tamayo y Tamayo, M. (2002). *El proceso de la Investigación Científica*.
- VOD News. (23 de Abril de 2020). *Con la caída del turismo en Camboya, conductores de tuk-tuk se arruinan en Nom Pen*. Obtenido de <https://es.globalvoices.org/2020/05/20/con-la-caida-del-turismo-en-camboya-conductores-de-tuk-tuk-se-arruinan-en-nom-pen/>
- Yangali Gamarra, J. (2018). *Gestión del Tránsito Vehicular en el cercado de Lima 2018*.

ANEXOS

Anexo 1 Operacionalización de la Variable Gestión Municipal del Servicio de Transporte Menor

Título: Gestión Municipal del Servicio de Transporte Menor, en los distritos de Pachacámac y Comas en el 2020 Autor: Eduardo Sergio Custodio Najarro						
Problema general	Objetivo general	Hipótesis general	Dimensiones	Indicadores	Ítems	Escala de Medición
PG ¿Existen diferencias en las gestiones municipales del servicio de transporte menor, en los distritos de Pachacámac y Comas en el 2020?	OG Determinar si existen diferencias en las gestiones municipales del servicio de transporte menor en los distritos de Pachacámac y Comas en el 2020	HG Existen diferencias en las gestiones municipales del servicio de transporte menor en los distritos de Pachacámac y Comas en el 2020	Planificación	Metas	1, 2, 3 y 4	(1) Totalmente en desacuerdo
Problema específico	Objetivo específico	Hipótesis específica		Gestión de recursos humanos		
PE1 ¿Existen diferencias en la planificación, que realiza la gestión municipal del servicio transporte menor en los distritos de Pachacámac y Comas en el 2020?	OE1 Determinar si existen diferencias en la planificación que realizan las gestiones municipales del servicio de transporte menor en los distritos de Pachacámac y Comas en el 2020	HE1 Existen diferencias en la planificación de la gestión municipal del servicio de transporte menor en los distritos de Pachacámac y Comas en el 2020	Organización	Gestión de recursos financieros	5, 6, 7, 8, 9, 10, 11	(2) Desacuerdo (3) Ni en desacuerdo ni de acuerdo (4) De acuerdo (5) Totalmente de acuerdo
PE2 ¿Existen diferencias en la organización que realiza la gestión	OE2 Determinar si existen diferencias en la organización que realizan	HE2 Existen diferencias en la organización de la		Ejecución		

Título: Gestión Municipal del Servicio de Transporte Menor, en los distritos de Pachacámac y Comas en el 2020 Autor: Eduardo Sergio Custodio Najarro

Problema general	Objetivo general	Hipótesis general	Dimensiones	Indicadores	Ítems	Escala de Medición
municipal del servicio transporte menor en los distritos de Pachacámac y Comas en el 2020?	las gestiones municipales del servicio de transporte menor en los distritos de Pachacámac y Comas en el 2021	gestión municipal del servicio de transporte menor en los distritos de Pachacámac y Comas en el 2021		Comunicación	15, 16, 17	
PE3 ¿Existen diferencias en la ejecución que realiza la gestión municipal del servicio transporte menor en los distritos de Pachacámac y Comas en el 2020?	OE3 Determinar si existen diferencias en la ejecución que realizan las gestiones municipales del servicio de transporte menor en los distritos de Pachacámac y Comas en el 2022	HE3 Existen diferencias en la ejecución de la gestión municipal del servicio de transporte menor en los distritos de Pachacámac y Comas en el 2022		Comportamiento de grupo		
PE4 ¿Existen diferencias en el control que realiza la gestión municipal del servicio transporte menor en los distritos de Pachacámac y Comas en el 2020?	OE4 Determinar si existen diferencias en el control que realizan las gestiones municipales del servicio de transporte menor en los distritos de Pachacámac y Comas en el 2023	HE4 Existen diferencias en el control de la gestión municipal del servicio de transporte menor en los distritos de Pachacámac y Comas en el 2023	Control	Normas	18, 19, 20, 21, 22, 23, 24	
				Medidas		

Fuente: Elaboración Propia

Anexo 2 Instrumento de investigación

Encuesta

Para saludarlo muy cordialmente, la presente encuesta tiene como fin el recopilar datos acerca de la Gestión Municipal del Servicio de Transporte, se agradece el tiempo empleado para el desarrollo de la presente

Instrucciones

Marcar con un aspa (x) la alternativa que Ud. Crea conveniente. Se le recomienda responder con la mayor sinceridad posible. totalmente de acuerdo (1), De acuerdo (2), Ni en acuerdo / ni en desacuerdo (3), En desacuerdo (4). Totalmente desacuerdo (5), Repetimos las alternativas en el cuadro, para su mayor claridad:

Alternativa	Escala
Totalmente de acuerdo	5
De acuerdo	4
Ni en acuerdo / ni en desacuerdo	3
En desacuerdo	2
Totalmente en desacuerdo	1

Gestión Municipal del Servicio de Transporte Menor

		1	2	3	4	5
Planificación						
1	El personal de la oficina de transporte viene participando activamente en la elaboración del plan estratégico.					
2	Es importante que el plan estratégico sea conocido por los trabajadores de la oficina de transporte.					
3	Las metas son difundidas a los trabajadores en la oficina de transporte.					
4	Las metas alcanzadas motivan el desempeño y trabajo en equipo laboral.					
Organización						
5	Los trabajadores de la oficina de transporte vienen participando en los procesos de admisión de los aspirantes con aportes para la evaluación técnica y administrativa.					
6	Los trabajadores con evaluaciones destacadas desempeñan funciones especiales en la oficina de transporte.					
7	El presupuesto de la oficina de transporte es suficiente para el desarrollo de las actividades planificadas.					

Gestión Municipal del Servicio de Transporte Menor

		1	2	3	4	5
8	El presupuesto otorgado a la oficina de transporte cumple con satisfacer los requerimientos necesarios para resolver situaciones a la brevedad.					
9	La oficina de transporte tiene ambientes, mobiliario y equipos para desarrollar una adecuada gestión.					
10	El mantenimiento de los ambientes, facilita la atención de los trámites sobre requerimientos de transportistas.					
11	El mantenimiento de los ambientes, mobiliario y equipos de la Oficina de transporte son suficientes para el desarrollo de la gestión.					
Ejecución						
12	Se viene identificando y/o destacando la capacidad de liderazgo en los trabajadores.					
13	Los líderes de la oficina de transporte comparten conocimientos para transmitir la capacidad de gestión.					
14	La comunicación entre los trabajadores de la oficina de transporte es abierta y cordial.					
15	El buen clima laboral en los trabajadores viene contribuyendo en el buen desempeño de la gestión.					
16	Los trabajadores de la oficina de transporte resuelven problemas de manera conjunta.					
17	Las quejas hacia el personal de la oficina de transporte se vienen resolviendo de manera aislada.					
Control						
18	Las normas existentes son claras para resolver los expedientes de autorizaciones de empresas o vehículos en la oficina de transporte.					
19	La existencia de nuevas empresas o asociaciones favorecen el sistema de transporte actual en el distrito.					
20	La fiscalización a los transportistas es de forma inopinada de acuerdo a las normas establecidas.					
21	La fiscalización a los transportistas abarca la totalidad de los conductores entre formales e informales.					
22	Los transportistas se encuentran atendidos en su demanda de fiscalización.					
23	La oficina de transporte viene estableciendo parámetros técnicos para controlar el crecimiento de los transportistas.					
24	La oficina de transporte viene recogiendo sugerencias, quejas y reclamos de los trabajadores y/o vecinos.					

Anexo 3 Certificado de Validación del Instrumento

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA Gestión Municipal del Servicio de Transporte Menor

Nº	DIMENSIONES / ítems	Pertinencia ¹		Relevancia ²		Claridad ³		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
	DIMENSIÓN 1: Planificar							
1	El personal de la oficina de transporte viene participando activamente en la elaboración del plan estratégico.	X		X		X		
2	Es importante que el plan estratégico sea conocido por los trabajadores de la oficina de transporte.	X		X		X		
3	Las metas son difundidas a los trabajadores en la oficina de transporte.	X		X		X		
4	Las metas alcanzadas motivan el desempeño y trabajo en equipo laboral.	x		x		x		
	DIMENSIÓN 2: Organizar							
5	Los trabajadores de la oficina de transporte vienen participando en los procesos de admisión de los aspirantes con aportes para la evaluación técnica y administrativa.	X		X		X		
6	Los trabajadores con evaluaciones destacadas desempeñan funciones especiales en la oficina de transporte.	X		X		X		
7	El presupuesto de la oficina de transporte es suficiente para el desarrollo de las actividades planificadas.	X		X		X		
8	El presupuesto otorgado a la oficina de transporte cumple con satisfacer los requerimientos necesarios para resolver situaciones a la brevedad.	X		X		X		
9	La oficina de transporte tiene ambientes, mobiliario y equipos para	X		X		X		

	desarrollar una adecuada gestión.						
10	El mantenimiento de los ambientes, facilita la atención de los trámites sobre requerimientos de transportistas.	X		X		X	
11	El mantenimiento de los ambientes, mobiliario y equipos de la Oficina de transporte son suficientes para el desarrollo de la gestión.	x		x		x	
	DIMENSIÓN 3: Ejecutar	Si	No	Si	No	Si	No
12	Se viene identificando y/o destacando la capacidad de liderazgo en los trabajadores.	X		X		X	
13	Los líderes de la oficina de transporte comparten conocimientos para transmitir la capacidad de gestión.	X		X		X	
14	La comunicación entre los trabajadores de la oficina de transporte es abierta y cordial.	X		X		X	
15	El buen clima laboral en los trabajadores viene contribuyendo en el buen desempeño de la gestión.	x		x		x	
16	Los trabajadores de la oficina de transporte resuelven problemas de manera conjunta.	X		X		X	
17	Las quejas hacia el personal de la oficina de transporte se vienen resolviendo de manera aislada.	x		x		x	
	DIMENSIÓN 4: Control	Si	No	Si	No	Si	No
18	Las normas existentes son claras para resolver los expedientes de autorizaciones de empresas o vehículos en la oficina de transporte.	X		X		X	
19	La existencia de nuevas empresas o asociaciones favorecen el sistema	X		X		X	

	de transporte actual en el distrito.						
20	La fiscalización a los transportistas es de forma inopinada de acuerdo a las normas establecidas.	X		X		X	
21	La fiscalización a los transportistas abarca la totalidad de los conductores entre formales e informales.	x		x		x	
22	Los transportistas se encuentran atendidos en su demanda de fiscalización.	X		X		X	
23	La oficina de transporte vienen estableciendo parámetros técnicos para controlar el crecimiento de los transportistas.	X		X		X	
24	La oficina de transporte viene recogiendo sugerencias, quejas y reclamos de los trabajadores y/o vecinos.	x		x		X	

Observaciones (precisar si hay suficiencia): _____

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

Apellidos y nombres del juez validador: ...CARDENAS CANALES DANIEL..... **DNI:**...07279232.....

Grado y Especialidad del validador:.....MAESTRÍA EN DOCENCIA E INVESTIGACIÓN

San Juan de Lurigancho...21...de junio..del 2020

¹ **Pertinencia:** El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

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

³ **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



CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA Gestión Municipal del Servicio de Transporte Menor

N°	DIMENSIONES / ítems	Pertinencia ¹		Relevancia ²		Claridad ³		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
	DIMENSIÓN 1: Planificar							
1	El personal de la oficina de transporte viene participando activamente en la elaboración del plan estratégico.	X		X		X		
2	Es importante que el plan estratégico sea conocido por los trabajadores de la oficina de transporte.	X		X		X		
3	Las metas son difundidas a los trabajadores en la oficina de transporte.	X		X		X		
4	Las metas alcanzadas motivan el desempeño y trabajo en equipo laboral.	X		X		X		
	DIMENSIÓN 2: Organizar							
5	Los trabajadores de la oficina de transporte vienen participando en los procesos de admisión de los aspirantes con aportes para la evaluación técnica y administrativa.	X		X		X		
6	Los trabajadores con evaluaciones destacadas desempeñan funciones especiales en la oficina de transporte.	X		X		X		
7	El presupuesto de la oficina de transporte es suficiente para el desarrollo de las actividades planificadas.	X		X		X		
8	El presupuesto otorgado a la oficina de transporte cumple con satisfacer los requerimientos necesarios para resolver situaciones a la brevedad.	X		X		X		
9	La oficina de transporte tiene ambientes, mobiliario y equipos para desarrollar una adecuada gestión.	X		X		X		

	las normas establecidas.	X		X		X	
21	La fiscalización a los transportistas abarca la totalidad de los conductores entre formales e informales.	X		X		X	
22	Los transportistas se encuentran atendidos en su demanda de fiscalización.	X		X		X	
23	La oficina de transporte vienen estableciendo parámetros técnicos para controlar el crecimiento de los transportistas.	X		X		X	
24	La oficina de transporte viene recogiendo sugerencias, quejas y reclamos de los trabajadores y/o vecinos.	X		X		X	

Observaciones (precisar si hay suficiencia): _____
 Opinión de aplicabilidad: Aplicable Aplicable después de corregir No aplicable

Apellidos y nombres del juez validador: BENAVIDES PÉREZ CARLOS DNI: 3094 1887

Grado y Especialidad del validador: DOCTOR EN GESTIÓN PÚBLICA y GOBERNABILIDAD

San Juan de Lurigancho... 27 de 06 ... del 20 20

¹ **Pertinencia:** El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

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

³ **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



CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA Gestión Municipal del Servicio de Transporte Menor

Nº	DIMENSIONES / ítems	Pertinencia ¹		Relevancia ²		Claridad ³		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
	DIMENSIÓN 1: Planificar							
1	El personal de la oficina de transporte viene participando activamente en la elaboración del plan estratégico.	✓		✓		✓		
2	Es importante que el plan estratégico sea conocido por los trabajadores de la oficina de transporte.	✓		✓		✓		
3	Las metas son difundidas a los trabajadores en la oficina de transporte.	✓		✓		✓		
4	Las metas alcanzadas motivan el desempeño y trabajo en equipo laboral.	✓		✓		✓		
	DIMENSIÓN 2: Organizar							
5	Los trabajadores de la oficina de transporte vienen participando en los procesos de admisión de los aspirantes con aportes para la evaluación técnica y administrativa.	✓		✓		✓		
6	Los trabajadores con evaluaciones destacadas desempeñan funciones especiales en la oficina de transporte.	✓		✓		✓		
7	El presupuesto de la oficina de transporte es suficiente para el desarrollo de las actividades planificadas.	✓		✓		✓		
8	El presupuesto otorgado a la oficina de transporte cumple con satisfacer los requerimientos necesarios para resolver situaciones a la brevedad.	✓		✓		✓		
9	La oficina de transporte tiene ambientes, mobiliario y equipos para	✓		✓		✓		

	desarrollar una adecuada gestión.							
10	El mantenimiento de los ambientes, facilita la atención de los trámites sobre requerimientos de transportistas.	✓		✓		✓		
11	El mantenimiento de los ambientes, mobiliario y equipos de la Oficina de transporte son suficientes para el desarrollo de la gestión.	✓		✓		✓		
	DIMENSIÓN 3: Ejecutar	Si	No	Si	No	Si	No	
12	Se viene identificando y/o destacando la capacidad de liderazgo en los trabajadores.	✓		✓		✓		
13	Los líderes de la oficina de transporte comparten conocimientos para transmitir la capacidad de gestión.	✓		✓		✓		
14	La comunicación entre los trabajadores de la oficina de transporte es abierta y cordial.	✓		✓		✓		
15	El buen clima laboral en los trabajadores viene contribuyendo en el buen desempeño de la gestión.	✓		✓		✓		
16	Los trabajadores de la oficina de transporte resuelven problemas de manera conjunta.	✓		✓		✓		
17	Las quejas hacia el personal de la oficina de transporte se vienen resolviendo de manera aislada.	✓		✓		✓		
	DIMENSIÓN 4: Control	Si	No	Si	No	Si	No	
18	Las normas existentes son claras para resolver los expedientes de autorizaciones de empresas o vehículos en la oficina de transporte.	✓		✓		✓		
19	La existencia de nuevas empresas o asociaciones favorecen el sistema	✓		✓		✓		

	de transporte actual en el distrito.						
20	La fiscalización a los transportistas es de forma inopinada de acuerdo a las normas establecidas.	✓		✓		✓	
21	La fiscalización a los transportistas abarca la totalidad de los conductores entre formales e informales.	✓		✓		✓	
22	Los transportistas se encuentran atendidos en su demanda de fiscalización.	✓		✓		✓	
23	La oficina de transporte vienen estableciendo parámetros técnicos para controlar el crecimiento de los transportistas.	✓		✓		✓	
24	La oficina de transporte viene recogiendo sugerencias, quejas y reclamos de los trabajadores y/o vecinos.	✓		✓		✓	

HAY SUFICIENCIA

Observaciones (precisar si hay suficiencia): _____

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

Apellidos y nombres del juez validador: **JOHNNY FÉLIX FARFÁN PIMENTEL** DNI: **06269132**

DOCTOR EN CIENCIAS DE LA EDUCACIÓN / METODÓLOGO

Grado y Especialidad del validador:

San Juan de Lurigancho 18 de julio del 2020

¹ **Pertinencia:** El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

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

³ **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



Firma del Experto Informante.

Anexo 4 Prueba piloto

Gestión Municipal del Servicio de Transporte Menor																									
	Ítem 01	Ítem 02	Ítem 03	Ítem 04	Ítem 05	Ítem 06	Ítem 07	Ítem 08	Ítem 09	Ítem 10	Ítem 11	Ítem 12	Ítem 13	Ítem 14	Ítem 15	Ítem 16	Ítem 17	Ítem 18	Ítem 19	Ítem 20	Ítem 21	Ítem 22	Ítem 23	Ítem 24	Distrito
1	5	5	4	4	4	4	3	3	3	4	3	4	4	4	4	4	2	4	2	4	4	4	4	5	1
2	4	4	4	4	4	4	4	2	2	5	2	5	5	5	4	4	4	2	2	4	2	4	2	5	2
3	4	5	5	5	4	4	3	3	4	4	3	4	4	4	4	4	2	4	3	4	4	4	4	5	1
4	4	4	5	5	4	5	2	2	2	4	2	4	4	4	4	5	4	4	2	4	2	4	4	4	1
5	5	5	5	5	5	5	1	1	2	2	2	2	4	5	4	5	3	5	3	4	4	4	5	4	1
6	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	4	4	3	4	4	1
7	1	4	4	4	2	4	3	3	3	3	3	4	4	2	4	4	3	2	2	4	4	3	5	4	1
8	3	4	2	2	3	2	2	2	1	4	2	2	3	3	3	3	4	2	2	4	2	2	2	3	2
9	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	4	4	4	4	4	1	2	2	4	2	4	2	1	2
10	4	4	4	4	4	2	3	3	2	4	3	4	4	5	4	4	2	4	3	2	4	4	5	4	1
11	4	3	5	5	4	4	2	3	3	3	3	4	4	4	4	4	2	3	4	4	3	4	3	4	2
12	3	4	3	3	1	3	1	1	1	1	2	3	3	5	3	3	3	4	2	3	1	1	1	3	2
13	4	4	4	4	4	4	3	4	2	3	2	4	4	4	4	2	4	4	2	2	2	2	4	4	2
14	5	4	3	3	4	3	2	2	4	4	2	2	3	3	2	3	4	3	2	4	2	2	4	3	2
15	4	4	4	4	4	2	4	4	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	4	2	2	2	1
16	5	4	5	5	4	5	3	3	4	4	4	5	5	4	4	4	5	2	4	3	4	4	4	4	2
17	4	4	4	4	4	2	3	3	2	4	3	4	4	5	4	4	2	4	3	2	4	4	5	4	1
18	4	4	4	4	4	4	2	4	4	4	4	4	4	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	1
19	4	5	4	4	4	4	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	2
20	5	4	4	4	5	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	2	4	4	4	4	4	3	4	1

Resumen del procesamiento de los casos

		N	%
Casos	Válidos	20	100,0
	Excluidos ^a	0	,0
	Total	20	100,0

a. Eliminación por lista basada en todas las variables del procedimiento.

Estadísticos de fiabilidad

Alfa de Cronbach	N de elementos
,875	24

Anexo 5 Base de Datos

Gestión Municipal del Servicio de Transporte Menor																									
	Ítem 01	Ítem 02	Ítem 03	Ítem 04	Ítem 05	Ítem 06	Ítem 07	Ítem 08	Ítem 09	Ítem 10	Ítem 11	Ítem 12	Ítem 13	Ítem 14	Ítem 15	Ítem 16	Ítem 17	Ítem 18	Ítem 19	Ítem 20	Ítem 21	Ítem 22	Ítem 23	Ítem 24	Distrito
1	5	5	4	4	4	4	3	3	3	4	3	4	4	4	4	4	2	4	2	4	4	4	4	5	1
2	4	4	4	4	4	4	4	2	2	5	2	5	5	5	4	4	4	2	2	4	2	4	2	5	2
3	4	5	5	5	4	4	3	3	4	4	3	4	4	4	4	4	2	4	3	4	4	4	4	5	1
4	4	4	5	5	4	5	2	2	2	4	2	4	4	4	4	5	4	4	2	4	2	4	4	4	1
5	5	5	5	5	5	5	1	1	2	2	2	2	4	5	4	5	3	5	3	4	4	4	5	4	1
6	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	4	4	3	4	4	1
7	1	4	4	4	2	4	3	3	3	3	3	4	4	2	4	4	3	2	2	4	4	3	5	4	1
8	3	4	2	2	3	2	2	2	1	4	2	2	3	3	3	3	4	2	2	4	2	2	2	3	2
9	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	4	4	4	4	4	1	2	2	4	2	4	2	1	2
10	4	4	4	4	4	2	3	3	2	4	3	4	4	5	4	4	2	4	3	2	4	4	5	4	1
11	4	3	5	5	4	4	2	3	3	3	3	4	4	4	4	4	2	3	4	4	3	4	3	4	2
12	3	4	3	3	1	3	1	1	1	1	2	3	3	5	3	3	3	4	2	3	1	1	1	3	2
13	4	4	4	4	4	4	3	4	2	3	2	4	4	4	4	2	4	4	2	2	2	2	4	4	2
14	5	4	3	3	4	3	2	2	4	4	2	2	3	3	2	3	4	3	2	4	2	2	4	3	2
15	4	4	4	4	4	2	4	4	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	4	2	2	2	1
16	5	4	5	5	4	5	3	3	4	4	4	5	5	4	4	4	5	4	4	3	4	4	4	4	2
17	4	4	4	4	4	2	3	3	2	4	3	4	4	5	4	4	2	4	3	2	4	4	5	4	1
18	4	4	4	4	4	4	2	4	4	4	4	4	4	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	1
19	4	5	4	4	4	4	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	2
20	5	4	4	4	5	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	2	4	4	4	4	4	3	4	1
21	4	4	3	3	3	4	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4	3	3	3	4	4	3	4	4	2
22	4	4	2	2	3	2	2	2	2	4	4	3	2	2	3	3	3	4	2	4	3	2	4	4	2
23	4	4	4	4	3	4	4	3	3	3	3	4	3	4	4	4	4	4	3	3	3	3	3	3	2

Resumen del procesamiento de los casos

	N	%
Válidos	46	100,0
Casos Excluidos ^a	0	,0
Total	46	100,0

a. Eliminación por lista basada en todas las variables del procedimiento.

Estadísticos de fiabilidad

Alfa de Cronbach	N de elementos
,934	24

Anexo 6 Carta de Presentación



Municipalidad Distrital de
Pachacámac

“Año de la Universalización de la Salud”

Pachacámac, 01 de Junio del 2020

OFICIO N° 056-2020-MDP/SGTOV

Dr. Raúl Delgado Arenas

Jefe de Unidad de Posgrado Filial Lima – Campus Lima Este

Universidad Cesar Vallejo

Av. Del Parque 640 Urb. Cato Rey

San Juan de Lurigancho

Lima - Perú

Presente.-

TESIS

ASUNTO: AUTORIZACION DE DESARROLLO DE

REF: Carta P.159-A – 2020 EPG – UCV LE

De mi consideración:

Es muy grato dirigirme a Ud. para hacerle llegar el cordial saludo en nombre del Alcalde del Distrito de Pachacámac, y en especial del mío propio, a su vez manifestarle lo siguiente:

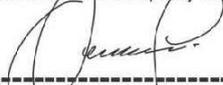
Que, de acuerdo a la solicitud emitida por su despacho, le informo que **se AUTORIZA** al Sr CUSTODIO NAJARRO EDUARDO SERGIO con DNI 41885232, a realizar la investigación denominada GESTIÓN MUNICIPAL DEL SERVICIO DE TRANSPORTE MENOR EN LOS DISTRITOS DE PACHACÁMAC Y COMAS EN EL 2020.

Sin otro particular, quedo de usted.

Atentamente,



MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE PACHACAMAC
Sub Gerencia de Transporte y Ordenamiento Vial



Sr. Guillermo Alexander Sánchez Alva
SUB GERENTE



"Año de la Universalización de la Salud"

Comas, 1 de junio del 2020

OFICIO N° 360-2020-SGTT-GDU/MDC
Dr. Raúl Delgado Arenas
Jefe de Unidad de Posgrado Filial Lima – Campus Lima Este
Universidad Cesar Vallejo
Av. Del Parque 640 Urb. Cato Rey
San Juan de Lurigancho
Lima - Perú
Presente.-

ASUNTO: AUTORIZACION DE DESARROLLO DE TESIS
REF: Carta P.159 – 2020 EPG – UCV LE

Es grato dirigirme a usted para saludarlo a nombre del Dr. Raúl Díaz Pérez, Alcalde de la Municipalidad Distrital de Comas y el mío propio, a la vez comunicarle lo siguiente:

Que, de acuerdo a la solicitud emitida por su despacho, le informo que **se AUTORIZA** al Sr CUSTODIO NAJARRO EDUARDO SERGIO con DNI 41885232, a realizar la investigación denominada GESTIÓN MUNICIPAL DEL SERVICIO DE TRANSPORTE MENOR EN LOS DISTRITOS DE PACHACÁMAC Y COMAS EN EL 2020.

Sin otro particular, quedo de usted.

Atentamente,


MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE COMAS
GERENCIA DE FISCALIZACIÓN Y TRANSPORTE
SUPERVISIÓN DE TRÁFICO, TRANSPORTE Y CALIDAD
ANDRÉS EUGENIO PRADO HUERTA
SUPERLENTE

Anexo 7 Declaratoria de autenticidad del Autor



Declaratoria de Originalidad del Autor

Yo, Custodio Najarro, Eduardo Sergio, egresado de la Escuela de posgrado del Programa académico de Maestría en Gestión Pública de la Universidad César Vallejo Lima Este, declaro bajo juramento que todos los datos e información que acompañan a la Tesis titulado:

“Gestión Municipal del Servicio de Transporte Menor en los distritos de Pachacámac y Comas en el 2020”, es de mi autoría, por lo tanto, declaro que la Tesis:

1. No ha sido plagiado ni total, ni parcialmente.
2. He mencionado todas las fuentes empleadas, identificando correctamente toda cita textual o de paráfrasis proveniente de otras fuentes.
3. No ha sido publicado ni presentado anteriormente para la obtención de otro grado académico o título profesional.
4. Los datos presentados en los resultados no han sido falseados, ni duplicados, ni copiados.

En tal sentido asumo, la responsabilidad que corresponda ante cualquier falsedad, ocultamiento u omisión tanto de los documentos como de información aportada, por lo cual me someto a lo dispuesto en las normas académicas vigentes de la Universidad César Vallejo.

San Juan de Lurigancho, 01 de Agosto del 2020

Apellidos y Nombres del Autor Custodio Najarro, Eduardo Sergio	
DNI: 41885232	Firma 
ORCID: (0000-0002-8354-5756)	