



ESCUELA DE POSGRADO
UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

**Gestión estratégica policial y su influencia en la
prevención y reducción de accidentes de tránsito en el
Distrito de La Molina**

**TESIS PARA OPTAR EL GRADO ACADEMICO DE:
MAESTRO EN GESTIÓN PÚBLICA**

AUTOR:

Br. José Antonio Escala Garibaldi

ASESOR:

Mg. Mario Sánchez Camargo

SECCIÓN

Ciencias Empresariales

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN

Administración del Talento Humano

PERÚ – 2017

Página del Jurado

PhD Rafael Guillén Valle

Presidente

Mg. Nolberto Leyva Aguilar

Secretario

Mg. Mario Sánchez Camargo

Vocal

Dedicatoria

A Dios por regir los destinos del mundo, A mis padres, por haberme enseñado que en la vida todo es posible conseguir con dedicación, esfuerzo y pundonor. A mi esposa e hijos por su apreciado apoyo en los momentos difíciles en la formulación de la presente tesis

Agradecimiento

A mis maestros que con su manifiesta preocupación por lograr alcanzar niveles académicos elevados, que permiten investigar la problemática planteada en el presente trabajo, y al Magister Mario Sánchez Camargo, por su asesoría y aporte intelectual a la concreción de la presente investigación.

Declaratoria de Autenticidad

Yo, José Antonio Escala Garibaldi, estudiante del Programa Maestría en Gestión Pública de la Escuela de Postgrado de la Universidad César Vallejo, identificado con DNI 16137138, con la tesis titulada: Gestión estratégica policial y su influencia en la prevención y reducción de accidentes de tránsito en el distrito de La Molina.

Declaro bajo juramento que:

1. La tesis es de mi autoría.
2. He respetado las normas internacionales de citas y referencias para las fuentes consultadas. Por tanto, la tesis no ha sido plagiada ni total ni parcialmente.
3. La tesis no ha sido auto plagiado; es decir, no ha sido publicada ni presentada anteriormente para obtener algún grado académico previo o título profesional.
4. Los datos presentados en los resultados son reales, no han sido falseados, ni duplicados, ni copiados y por tanto los resultados que se presenten en la tesis se constituirán en aportes a la realidad investigada.

De identificarse la presencia de fraude (datos falsos), plagio (información sin citar a autores), auto plagio (presentar como nuevo algún trabajo de investigación propio que ya ha sido publicado), piratería (uso ilegal de información ajena) o falsificación (representar falsamente las ideas de otros), asumo las consecuencias y sanciones que de mi acción se deriven, sometiéndome a la normatividad vigente de la Universidad César Vallejo.

Lima, Marzo del 2016

José Antonio Escala Garibaldi

DNI: 16137138

Presentación

A los Señores Miembros del Jurado de la Escuela de Post Grado de la Universidad César Vallejo, Filial Los Olivos presento la Tesis titulada: Gestión estratégica policial y su influencia en la prevención y reducción de accidentes de tránsito en el Distrito de La Molina; en cumplimiento del Reglamento de Grados y Títulos de la Universidad César Vallejo; para optar el grado de: Maestro en Gestión Pública.

La presente investigación está estructurada en siete capítulos. En el primero se expone los antecedentes de investigación, la fundamentación científica de las dos variables y sus dimensiones, la justificación, el planteamiento del problema, los objetivos y las hipótesis. En el capítulo dos se presenta las variables en estudio, la operacionalización, la metodología utilizada, el tipo de estudio, el diseño de investigación, la población, la muestra, la técnica e instrumento de recolección de datos, el método de análisis utilizado y los aspectos éticos. En el tercer capítulo se presenta el resultado descriptivo y el tratamiento de hipótesis. El cuarto capítulo está dedicado a la discusión de resultados. El quinto capítulo está refrendado las conclusiones de la investigación. En el sexto capítulo se fundamenta las recomendaciones y el séptimo capítulo se presenta las referencias bibliográficas. Finalmente se presenta los anexos correspondientes.

Esperando cumplir con los requisitos de aprobación.

El autor

Índice de Contenidos

	Paginas
Página del Jurado	ii
Dedicatoria	iii
Agradecimiento	iv
Declaratoria de Autenticidad	v
Presentación	vi
Índice de Contenidos	vii
Índice de Tablas	ix
Índice de Figuras	x
Resumen	xi
Abstract	xii
I. Introducción	
1.1 Antecedentes	15
1.2 Fundamentación científica	19
1.3 Justificación	32
1.4 Problema	33
1.5 Hipótesis	37
1.6 Objetivos	38
II. Marco Metodológico	
2.1 Variables	40
2.2 Operacionalización de variables	40
2.3 Metodología	42
2.4 Tipo de estudio	46
2.5 Diseño	46
2.6 Población, muestra	48
2.7. Técnicas e instrumentos de recolección de datos	49
2.8 Métodos de análisis de datos	56
2.9 Consideraciones éticas	58
III. Resultados	
3.1 Análisis Descriptivo	61

3.3 Prueba de hipótesis	64
IV. Discusiones	70
V. Conclusiones	78
VI. Recomendaciones	80
VII. Referencias	82
VI. Apéndices	87
Apéndice A. Artículo científico	88
Apéndice B. Matriz de consistencia:	95
Apéndice C. Matriz de datos	96
Apéndice D. Instrumento	97
Apéndice E. Prueba piloto	101

Índice de Tablas

	Pagina
Tabla 1. Dimensiones, indicadores y preguntas relacionadas de la variable independiente	41
Tabla 2. Dimensiones, indicadores y preguntas relacionadas de la variable dependiente	42
Tabla 3. Valores Mínimos de Validez, según Grupos de Expertos	52
Tabla 4. Juicio de expertos	53
Tabla 5. Rangos de Confiabilidad para Enfoques Cuantitativos	54
Tabla 6. Confiabilidad del instrumento	55
Tabla 7. Confiabilidad del instrumento	55
Tabla 8. Distribución Beta para medir las Influencias de la Variable Independiente con la Variable dependiente.	57
Tabla 9. Modelo R2	64
Tabla 10. Correlación y valor p de la dimensión de recursos humanos	65
Tabla 11. Correlación y valor p de la dimensión de recursos logísticos	67
Tabla 12. Correlación y valor p de la dimensión de Normas legales	68
Tabla 13. Correlación y valor p de la dimensión de Recursos tangibles.	69
Tabla 14. Modelo de Regresión y Correlación	71
Tabla 15. Distribución Beta de la Variable Independiente	72
Tabla 16. Distribución Beta de la Variable Dependiente	72
Tabla 17. Cuadro resumen: Gestión estratégica policial y la prevención y reducción de accidentes de tránsito.	73

Índice de Figuras

	Pagina
Figura 1. Muertes por accidentes de tránsito en función del tipo de usuario de la vía pública, por región	30
Figura 2. Estadísticas de accidentes de tránsito a nivel nacional por departamentos.	35
Figura 3. Estructura de la investigación científica	45
Figura 4. Relaciones de paradigmas, enfoques, estadística y diseños	45
Figura 5. Distribución S y evaluación de investigaciones básicas	46
Figura 6. Intervalos de Correlaciones de las Variable Independiente con la Variable dependiente, y sus Dimensiones, según Niveles.	57
Figura 7. Distribución S, según criterio causa-efecto.	58
Figura 8. Porcentajes de la variable independiente y variable dependiente	61
Figura 9. Porcentajes de las dimensiones de la variable independiente	62
Figura 10. Porcentajes de las dimensiones de la variable dependiente	63
Figura 11. Resultados de la pregunta 25.	63

Resumen

El objetivo es determinar la influencia de la Gestión estratégica policial en la prevención y reducción de accidentes de tránsito en el distrito de La Molina.

El método es el hipotético deductivo, enfoque cuantitativo, con diseño No Experimental, tipo básico., una muestra de 45 policías de la comisaria de Santa Felicia, lo que permitió utilizando el modelo estadístico de regresión y correlación, calcular el método matemático del Modelo.

La influencia de la variable Gestión estratégica policial es positiva y directa, hallando una correlación conjunta "R", de 0.983 y un valor $p=0.000$). Se halló, que la Gestión estratégica policial influye en la prevención y reducción de accidentes de tránsito en el distrito de La Molina, año 2015. Se recomienda realizar la supervisión, fiscalización y la detección de las irregularidades de las empresas operadoras del servicio de transporte público, y contar con más personal operativo para así minimizar los riesgos de accidentes de tránsito siempre contando la Policía Nacional del Perú con el apoyo del Estado peruano y gobiernos locales.

Palabras claves: Gestión estratégica policial, prevención y reducción de accidentes de tránsito.

Abstract

This research entitled "Police Strategic management and its influence on the prevention and reduction of road accidents in the district of La Molina" as methods use quantitative approach with No Experimental design, basic type.

The statistical method used was as follows first, required the application of surveys 45 police commissioner of Molina, which allowed the statistical model using regression and correlation, calculate the mathematical model method.

The influence of the variable police Strategic management is positive and direct, finding a joint correlation "R" of 0.983 and $p = 0.000$ value. It was found that the police Strategic management influences the prevention and reduction of road accidents in the district of La Molina, 2015. Is recommended supervision, inspection and detection of irregularities of the operating companies of public transport, and have operating more staff to minimize the risks of traffic accidents always counting the national police of Peru with the support of the State Peruvian and local governments.

Key Words: Strategic police management, prevention, car accidents.

I. Introducción

La presente investigación que, de la gestión estratégica y su influencia en la prevención y reducción de los accidentes de tránsito en el distrito de La Molina, se considera que, en los últimos años, especialmente desde los principios de los años noventa, el aumento de la demanda del transporte y del tránsito vehicular ha causado, en las ciudades grandes, más congestión, demoras, accidentes y problemas ambientales. Ese aumento explosivo surge de un mayor acceso al automóvil, elevación del poder adquisitivo de las clases de ingresos medios, más el acceso al crédito, reducción de los precios de venta, más la oferta de los autos usados, crecimiento de la población y escasa aplicación de políticas estructuradas en el transporte urbano.

El transporte, permite el desarrollo de un gran número de actividades importantes de manera directa como indirectamente; y que genera también puestos de trabajo, en todo el territorio nacional. Es innegable que, los accidentes de tránsito provocan anualmente un significativo número de personas lesionadas graves o fallecidas a nivel mundial. Las personas que logran sobrevivir a un accidente de tránsito, deben pasar horas, quizá días o meses en el interior de un hospital intentando recuperarse, quedando muchas veces discapacitados y los que llevan la peor parte quedan hemipléjicos o parapléjicos. No podrán valerse por sí solos, no podrán trabajar, o vivir como antes del accidente lo hacían. Nuestro país no escapa a esta cruda realidad.

A nivel mundial, las muertes por accidentes de tránsito representan el 2.1% de las muertes totales, y, más específicamente, el 23% de las muertes por trauma. Según estimaciones del Global Road Safety Partnership (GRPS), el número de fatalidades se traduce en cerca de 880.000 muertes en todo el mundo, pero cifras de la Organización Mundial de la Salud (OMS) estiman que aún existen muchas fatalidades no reportadas, por lo que la cifra mortal podría superar el millón de víctimas fatales anuales. (Organización Mundial de la Salud, 2013).

A pesar de los esfuerzos realizados por organizaciones nacionales y mundiales, el índice de accidentes a nivel local y mundial se viene incrementando significativamente. La experiencia internacional indica que los países que han mostrado voluntad y decisión política para atacar las causas de este problema han

logrado reducir significativamente los traumas generados por los siniestros viales y, por ende, los costos sociales asociados.

Pese a lo grave del problema y de las oportunidades reales para reducirlo, no se observa en el Perú un interés prioritario por abordarlo. En las campañas para las elecciones presidenciales del 2011, ningún candidato se refirió sobre el tema en cuestión.

1.1 Antecedentes

Algunos Antecedentes internacionales como Rodríguez (2008) en su tesis titulada “Propuesta sobre prevención de accidentes de tránsito dirigido a docentes de las escuelas saludables del Municipio Iribarren, Estado Lara”, la educación vial es un valor que las personas adquieren con la enseñanza y la observación de los comportamientos en la escuela, la familia y el medio que los rodea pero esto solo se logra si los programas educativos se mantienen en el tiempo y para efecto de esta investigación se evidencio que 28.6% de los docentes que participaron en esta investigación, tenían entre 2-5 años laborando en las diferentes unidades educativas y 17.1% tenía menos de un año, lo cual promete continuidad de la propuesta en el tiempo. El nivel de conocimiento que poseían los docentes de las escuelas incorporadas al proyecto “Escuelas Saludables”, en cuanto a educación vial, seguridad vial y prevención de accidentes de tránsito era regular con 57.9%, 52.1% y 60% respectivamente. En vista de estos resultados y conociendo el rol que juega el docente en el proceso educativo, resulta fundamental la formación y actualización de aspectos relacionados con prevención de accidentes de tránsito.

Así también Enríquez (2010) en su tesis titulada “Causas que generan los altos índices de contravenciones de tránsito en la ciudad de Tulcán y sus consecuencias”, la Ley de Tránsito vigente, en cuanto a contravenciones se refiere dispone que se sancione con tres días de prisión únicamente a quien conduzca un vehículo en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, lo cual es positivo, por cuanto este tipo de infracciones de tránsito tienen el carácter de preventivo, para evitar accidentes de tránsito; aunque el artículo 145 de la ley textualmente no faculta la detención del presunto contraventor, en la práctica si se

lo aprehende. Las demás contravenciones se sancionan con multa y reducción de puntos en la licencia de conducir, ya no está en juego la libertad de los conductores; esta normativa jurídica guarda relación con la Constitución de la República que dispone que los Jueces ordenen prisión por excepción y no por regla general.

La principal causa de la comisión de contravenciones de tránsito en la ciudad de Tulcán es la falta de cultura de circulación, así arrojan los resultados de las encuestas, cada conductor se siente dueño de la vía pública y pretende hacer lo que él quiere, sin tomar en cuenta que sus derechos terminan en donde nacen los derechos de los demás. Los conductores de automotores son muy confiados en las maniobras que ejecutan y piensan que ningún agente de tránsito les mira, entonces conducen en forma relajada, con negligencia e irresponsabilidad, sin tomar en cuenta que en todo momento los conductores de vehículos son responsables absolutos de la conducción de los mismos, esta conducta genera violación a la Ley Orgánica de Tránsito, por lo que son citados por los agentes de tránsito.

A su vez Cesán (2011) en su tesis titulada “Análisis de los accidentes de tránsito en la provincia de La Pampa en el período 2000-2004”, el sesgo de información en las variables utilizadas puede comprometer el análisis, pero ante la ausencia de alguna fuente más confiable, se intentó hacer una aproximación a la problemática de los accidentes de tránsito en la provincia de La Pampa a riesgo de que cuando se presentan los métodos y los resultados a otros, y surjan preguntas, de un poco de frustración tener que describir y explicar los métodos utilizados. Creo que el trabajo adolece del análisis de algunas variables que hubieran sido interesantes poder estudiar, esto se debió a la ausencia del registro de las variables en las fuentes de datos. Los hombres protagonizan el 74,7 % de los accidentes que terminan en defunción, de estos los más comprometidos son los grupos etarios de 15 a 24 años y los de 35 a 44 años. El promedio mensual de defunciones por tránsito es de 23 personas. La tasa de mortalidad por tránsito para el período estudiado fue del 0,18 por cada 1000 habitantes. Los accidentes de tránsito son mucho más frecuentes en la zona urbana en cualquier mes del año, pero las personas fallecen con mayor frecuencia en la zona rural. El riesgo de padecer un accidente de tránsito cada mil habitantes es mayor en los departamentos Limay

Mahuida, Capital y Maraco. El riesgo provincial de 56,3 %. El riesgo de fallecer en un accidente de tránsito es mayor en los departamentos de Limay Mahuida, Lihuel Calel y Puelen, siendo el riesgo provincial de 0,9%. El medio de transporte utilizado al momento del accidente en orden decreciente de importancia, son: automóvil, camioneta y moto. El mecanismo causal al momento del accidente de tránsito es colisión lateral para los meses de febrero a diciembre.

De igual modo Sala (2009) en su tesis titulada “Análisis de la gestión del presupuesto destinado al control y prevención de accidentes de tránsito en la red vial nacional del Perú”, llegó a la conclusión que el servicio de transporte terrestre es una actividad social y económica de gran importancia para el país que, sin embargo, sin medidas de prevención pertinentes, puede constituir también una actividad de gran riesgo para las personas. Más de 700 muertos al año y 4,000 heridos en la red vial nacional están afectando los derechos fundamentales a la vida, la salud y la integridad de la población. La evaluación del presupuesto público destinado al control y prevención de accidentes de tránsito en la red vial nacional del Perú a través del Sistema de Control en Garitas de peaje “Tolerancia Cero”, a pesar de haberse quintuplicado en el año 2008 con referencia al año 2006, muestra en rasgos generales una leve disminución del número de accidentes de tránsito, la que no puede atribuirse necesariamente al Sistema de Control “Tolerancia Cero”. Por lo tanto, queda demostrado que la hipótesis planteada no es cierta. Sin embargo, dicho incremento presupuestal debe ser complementado con otras acciones paralelas para alcanzar el fin y propósito del marco lógico propuesto. Es decir, si el Estado peruano únicamente decide incrementar el presupuesto destinado a “Tolerancia Cero”, está sola acción va a ser insuficiente para lograr una disminución efectiva de la alta accidentalidad en las carreteras de la red vial nacional. La evaluación del PEV de Servicios de Transporte Terrestre muestra, en rasgos generales, que la Dirección General de Transporte Terrestre cuenta con algunas técnicas y procedimientos que le permitirían efectuar una administración eficiente de sus recursos. No obstante, el sector Transporte Terrestre ha sufrido una serie de cambios institucionales recientes por la creación de SUTRAN que aún no se consolidan en un sistema coordinado y con una gestión pública de calidad. La evaluación de una línea presupuestaria obligó a diseñar un Marco lógico ad-hoc,

sobre la base de la información proporcionada por los distintos actores. De este modo, se cuenta con una cadena lógica que justifica la intervención en Servicios de Transporte Terrestre en los distintos niveles de gobierno, así como con indicadores que gradualmente pueden servir para incorporarlos al quehacer de las entidades del caso. El problema de la accidentabilidad en el Perú no es un componente aislado a cargo solamente del MTC, ni del control que se realiza a través del Sistema “Tolerancia Cero”, más bien es parte de un contexto multisectorial, incluyendo a la sociedad civil y a los operadores de servicio, con un elevado factor de informalidad, restricciones económicas y técnicas por superar y con intereses particulares de algunos actores. La capacidad operativa de fiscalización de la Dirección General de Circulación Terrestre del Ministerio de Transportes y Comunicaciones en el servicio de transporte interprovincial de ámbito nacional es limitada. A mi juicio, todavía cuenta con poco personal y escasos recursos e implementos para realizar la supervisión, fiscalización y la detección de las irregularidades de las empresas operadoras del servicio de transporte interprovincial de ámbito nacional, a pesar que cuenta con apoyo de los Gobiernos Regionales y la Policía Nacional del Perú.

De igual modo Chú (2014) en su tesis titulada “Características de los accidentes de tránsito terrestres y sus consecuencias médicas físicas inmediatas en las personas involucradas que son atendidas en el hospital de emergencias José Casimiro Ulloa”, halló que el choque fue la clase de accidente de tránsito más frecuente siendo los más afectados los ocupantes de los vehículos de tres o más ruedas. Las lesiones leves fueron debido a contusiones en más de una ubicación anatómica que se presentaron en los ocupantes de los vehículos de tres o más ruedas. Las lesiones graves correspondieron a fracturas en pelvis y miembros inferiores mientras que las lesiones fatales fueron debido a trauma torácico, en ambos casos los afectados fueron los peatones. Las lesiones leves producidas en los ocupantes de vehículos de tres o más ruedas fueron ocasionadas por automóviles de transporte particular al igual las lesiones fatales ocurridas en los peatones. Las combis o Custer de transporte público produjeron lesiones graves en los ocupantes de los vehículos de tres o más ruedas. El mes de marzo 2010 registró la mayor cantidad de atendidos, siendo los días sábados de mayor atención entre

las 12 a las 18 horas. Los más afectados fueron los varones con una mediana de 30 años y una desviación estándar de 18,81 años. Exigir la fiscalización del cumplimiento de las normas nacionales de vehículos y transporte por parte de la Policía Nacional, Ministerio de Transportes y Comunicaciones y municipios, con la finalidad que los conductores de los vehículos públicos y privados respeten las señales de tránsito y los límites de velocidad; así como exigir el uso de dispositivos de seguridad como cascos y el cinturón de seguridad. Promocionar a través de los ministerios de Educación y de Transportes y Comunicaciones la seguridad vial en los niveles de educación primaria, secundaria y superior con la finalidad que los usuarios del tránsito respeten las normas e identifiquen los potenciales peligros que pueden generar accidentes de tránsito. Supervisar y hacer cumplir a través de los Ministerios del Interior y de Transportes y Comunicaciones que los vehículos públicos y privados cuenten con revisiones técnicas, permisos para rutas de circulación y que sus conductores cuenten con las licencias de conducir. Promover a través del Consejo Nacional de Seguridad Vial, campañas educativas de prevención de accidentes de tránsito con énfasis en las fechas del año donde se registran la mayor cantidad de muertos y lesionados; así como que la Policía Nacional efectúe campañas de control de tránsito para la detección de infractores en los días y horas de mayor ocurrencia de accidentes.

1.2 Fundamentación científica

Teniendo en cuenta las pesquisas realizadas, esta investigación se fundamenta teóricamente teniendo en cuenta a Robbins y Coulter (2000) define el término gestión como el conjunto de decisiones y acciones que llevan al logro de objetivos previamente definidos y categoriza la gestión en tres niveles diferentes: La Gestión Estratégica que se desarrolla en los niveles de dirección y sus decisiones y acciones son de carácter corporativo y de largo plazo. Está relacionada con la definición general de la organización y su entorno. La Gestión Táctica, que considera como base a la gestión estratégica, al impacto de sus decisiones y acciones de mediano plazo, comprende las unidades estratégicas y enmarca las funciones de organización y coordinación. La Gestión Operativa se basa en la gestión táctica, sus decisiones y acciones en el corto plazo, incluyendo los equipos

de trabajo (maquinas e individuos) y determinando las funciones de ejecución y control.

Navarro (2004) el concepto de gestión, por su parte, proviene del latín *gesio* y hace referencia a la acción y al efecto de gestionar o de administrar. Se trata, por lo tanto, de la concreción de diligencias conducentes al logro de un negocio o de un deseo cualquiera. La noción implica además acciones para gobernar, dirigir, ordenar, disponer u organizar. De esta forma, la gestión supone un conjunto de trámites que se llevan a cabo para resolver un asunto, concretar un proyecto o administrar una empresa u organización. Por lo tanto, un modelo de gestión es un esquema o marco de referencia para la administración de una entidad. Chiavenato (2002) se refiere a la estrategia como el comportamiento global en cuanto a su entorno. Nos dice, que la estrategia casi siempre significa cambio organizado.

Burgelman (2002) señala que la estrategia es una teoría de la relación causa-efecto entre el desempeño buscado y los factores que lo influyen. En pocas palabras lo que nos quiere dar a entender, es que: la estrategia indica, qué es lo que la organización quiere lograr y los factores que influirán en que se consiga o no. La Real Academia de la lengua española (2014) la estrategia es el arte de dirigir las operaciones militares. Frente a ello se observa dos aspectos que han desarrollado un manejo conceptual propio del término; La dirección, conducción y el grupo institucionalizado guiado por normas, reglas, valores, cultura, etc.

Para Robbins y Coulter (2000), la gestión estratégica es la encargada de conducir a la entidad a un futuro deseado, lo que implica que la misma debe influir directamente en el cumplimiento de los objetivos establecidos, y esta dirección que tomará la gestión estratégica debe contar con toda la información necesaria para que las decisiones correspondientes puedan ser tomadas precisamente con respecto a la actitud y postura que la gestión estratégica asumirá ante cualquier situación.

Para Bittel (2000) los recursos humanos son los servicios productivos que las personas ofrecen a la empresa, relacionados con sus habilidades, conocimientos y capacidad para razonar y tomar decisiones. Identificar y evaluar los recursos

humanos de una empresa es complejo y difícil. Las organizaciones confían menos en las calificaciones formales y más en la flexibilidad, potencial de aprendizaje y habilidad para trabajar en equipo. La cultura organizativa se relaciona con los valores, tradiciones y normas sociales de una organización, que afectan a la destreza y a la motivación de los empleados.

Según Vendrell (2001), el conocimiento tiene un gran valor, porque los seres humanos crean a partir de él, nuevas ideas, visiones e interpretaciones que aplican directamente al uso de la información y la toma de decisiones.

Davenport (2006) define el conocimiento como la mezcla de experiencia estructurada, valores, información contextual e internalización experta que proporciona un marco para la evaluación e incorporación experta de nuevas experiencias e informaciones. Se origina y es aplicada en la mente de los conocedores. En las organizaciones con frecuencia no sólo queda arraigado en documentos ó bases de datos, sino también en rutinas, procesos y normas institucionales.

Jericó (2008) sostiene que el conocimiento es una capacidad humana, basada en la experiencia, que tiene como fin transformar la información en decisiones y acciones concretas. Las personas que forman parte de la organización transforman la información en conocimiento a través de un proceso mental cognitivo, aunado a su experiencia personal y laboral, al desarrollo de su actividad y el compartir esto en sus relaciones sociales y laborales, tomando en consideración el entorno en la cual se desenvuelven. Este conocimiento puede ser documentado, expresado a través de informes, proyectos, manuales, etc. o simplemente se queda en la memoria, en el cerebro de las personas sin ser documentado o expresado de manera formal.

Chiavenato (2012) sostiene que el conocimiento está en la mente de las personas. Estas transforman la información en conocimiento al hacer comparaciones, analizar las consecuencias, buscar las conexiones y conversar con otras personas sobre la información recibida. En las organizaciones, el conocimiento esta en sus documentos, es sus rutinas, procesos, prácticas, normas. El conocimiento conduce a la acción para el desarrollo de nuevos bienes o

servicios, la toma de decisiones acertadas en relación con los clientes, la formulación de estrategias para enfrentar a los competidores, la logística que debe ser adoptada. Es a través de procesos mentales que permiten que se transformen la información en conocimientos y se expresen en competencias cognitivas, competencias procedimentales y competencias actitudinales.

Contreras et al. (2013) manifiestan que el conocimiento tiene las siguientes aproximaciones: La perspectiva, se origina en la ciencia cognitiva, particularmente en la psicología cognitiva, y la inteligencia artificial en la realidad, qué es objetiva y se supone dada, por lo que puede ser descubierta mediante la percepción de mundo. Es el paradigma positivista. La constructiva, plantea que la realidad es inventada y construida. Se basa en la interacción social y el comportamiento discursivo, los cuales generan las construcciones sociales. Las construcciones sociales implican pluralidad y diversidad, y se forman a través de la comunicación, que es el paradigma naturalista.

Sánchez (2010) Desde el punto de vista pedagógico, encontramos una serie de clasificaciones del conocimiento, dentro de las cuales podemos mencionar: saber qué; saber porqué; saber cómo; saber quién; conocimiento tácito; conocimiento explícito; conocimiento personal; conocimiento colectivo; conocimiento interno; conocimiento externo; epistemológico; ontológico.

Dessler (2001) Los profundos cambios que se están viviendo en los últimos tiempos en los entornos de las organizaciones han provocado el surgimiento de nuevos paradigmas que deben dirigir a las compañías en estos días. Uno de los procesos a poner en marcha para lograr estos fines es el del llamado Alineamiento de la organización. El alineamiento de la organización consiste en hacer que todos los departamentos, divisiones, unidades de servicio, de negocio o estratégicas compartan una unidad de objetivos principales, conjuntamente con unas estrategias y unos planes operativos conectados que consigan que la suma de todos estos aportes sea mayor que la individualidad de cada uno de ellos, mejorando así resultados financieros, de servicio al cliente, de satisfacción de los empleados y de la calidad de los productos y servicios ofrecidos al mercado, así como un aumento de los beneficios y un aporte de mayor valor para los accionistas.

Para Chiavenato (2012), dentro de la estructura de la empresa el manager es una figura clave, desempeña una multiplicidad de funciones. Es polifacético: líder de equipo, padre, comandante, modelo, fuente de sabiduría, mediador, guía, instructor, capitán de barco, y una gran variedad de cosas más. En esta mezcla de roles se relaciona con la gente de su equipo para lograr sus objetivos. El líder es una figura que se enfoca en los resultados. Su efectividad es medida por los resultados que obtiene.

Gento (2005) define toma de decisiones como el proceso mediante el cual se realiza una elección entre las alternativas o formas para resolver diferentes situaciones de la vida, estas se pueden presentar en diferentes contextos: a nivel laboral, familiar, sentimental, es decir, en todo momento se toman decisiones, la diferencia entre cada una de estas es el proceso o la forma en la cual se llega a ellas, es decir, la toma de decisiones consiste, básicamente, en elegir una alternativa entre las disponibles, a los efectos de resolver un problema actual o potencial, aun cuando no se evidencie un conflicto latente. Por consiguiente, el tomar una decisión en una organización es importante, más si realmente se quiere trabajar en equipo, por lo que se debe empezar por hacer una selección de las mismas, y esta selección es una de las tareas de gran trascendencia, pues las decisiones son como el motor de la organización y en efecto de la adecuada elección de alternativas depende en gran parte el éxito de cualquier organización, asimismo, una decisión puede variar en trascendencia y connotación.

También Koont, y Wehrich, (2005), plantean que una decisión “es un juicio o una elección entre alternativas, rara vez implica la elección entre el acuerdo y el error”, por tal razón, esta decisión constituye el núcleo de las funciones, las cuales han de abarcar la labor supervisora, directiva o gerencial; donde la importancia es tal, para tomar decisiones en los niveles más altos se han desarrollado numerosas técnicas a base de herramientas matemáticas y de investigación de operaciones. Si bien es cierto, que el alcanzar una decisión es la esencia de todo proceso administrativo en las instituciones; hay que tomarlas, aunque desafortunadamente no existen normas o guías que sirvan de modelo.

Para Espinoza (2006), la toma de decisiones son aptitudes que permiten examinar alternativas, elegir entre ellas, así como usar diversas herramientas, y técnicas para tomar las mismas. Por lo que se puede inferir, que es un proceso donde se identifican, se valoran y se seleccionan las mejores acciones, sobre las alternativas evaluadas, para solucionar los problemas o dificultades presentadas o para el aprovechamiento de las oportunidades o posibles soluciones, del problema o cualquier objetivo que se desee lograr a favor de los centros educativos, del personal, y de la colectividad.

González (2007) señala que, en todos los aspectos de la vida, diariamente se enfrenta a una toma de decisiones ya sean grandes o pequeños problemas que se tienen que solucionar. La toma de decisiones se da muy significativo dentro de la vida empresarial y por este factor se distinguen a las personas sobresalientes de las que no lo son tanto.

Según Robbins et al. (2005), la eficacia en la toma de decisiones, depende de que el gerente tenga en cuenta seguir el proceso de toma de decisiones como identificar un problema, identificar los criterios de decisión, ponderación de los criterios, desarrollo de alternativas, análisis de las alternativas, selección de una alternativa, implementación de la alternativa y la evaluación de la eficacia de la decisión.

Chiavenato (2000) define la motivación como el resultado de la interacción entre el individuo y la situación que lo rodea para que una persona esté motivada debe existir una interacción entre el individuo y la situación que este viviendo en ese momento, el resultado arrojado por esta interacción es lo que va a permitir que el individuo este o no motivado. Para mí esta interacción lo que originaría es la construcción de su propio significado sobre la motivación.

Fernández (2013) menciona que la sostenibilidad en una sociedad del bienestar se logra bajo un contexto de sostenibilidad económica, que asegure un crecimiento económico equitativo, que beneficie a todos y que brinde a la población las oportunidades para que pueda ser feliz. Además, es importante tener presente que el crecimiento económico es una condición necesaria para generar bienestar, pero no suficiente por sí mismo.

El crecimiento económico se logra a través de una economía donde se generen condiciones para posibilitar la productividad y la competitividad. La economía debe ser abierta al mundo a través de acuerdos comerciales negociados justamente y protegiendo el interés nacional. El entorno debe permitir que el individuo pueda tomar sus propias decisiones, donde se faciliten las condiciones para crear, mantener y concretar negocios. En este sentido, el Estado debe promover el desarrollo de empresas, cadenas productivas eficientes, investigación y desarrollo y asegurar derechos de propiedad para promover la inversión y otorgar estabilidad jurídica. Bajo este contexto se generan condiciones que posibilitan un crecimiento económico sostenido y esto permite la creación de puestos de trabajo caracterizados por su dignidad y productividad.

Para que el contexto de libertad económica sea sostenible, si bien el Estado debe promover un entorno empresarial saludable también debe cumplir un rol regulador. Regular significa buscar un equilibrio de oferta y demanda; sin embargo, la regulación de la economía también consiste en corregir las fallas del mercado. Esto permite que el Estado invierta donde el sector privado no lo considere rentable, y que intervenga donde las características del mercado hacen muy difícil que se llegue a un precio de equilibrio que garantice resultados eficientes, o en situaciones de crisis que lo ameriten. Asimismo, el Estado debe generar condiciones e incentivos para que el sector privado también intervenga para corregir fallas de mercado. Por su lado, el ciudadano, como parte de su rol, debe asumir responsabilidades fiscales como contribuyente. El Estado, como contraparte, debe mantener las cuentas fiscales en orden.

Una economía sostenible supone también que el Estado distribuya de manera eficiente los recursos públicos. Esto implica que debe asegurar el acceso a servicios básicos, garantizando las oportunidades vitales que permiten la sostenibilidad social a favor del bienestar. Finalmente, es importante resaltar que para poder cumplir estas tareas no importa el tamaño del Estado sino su capacidad, eficiencia, eficacia y fortaleza.

Jerico (2008) los recursos tangibles son aquellos activos de la empresa que tienen un soporte físico y se concretan en algo material, por lo que pueden ser

fácilmente identificados y cuantificados en el seno empresarial. Dentro de los recursos tangibles se suelen distinguir los siguientes tipos: inmovilizado (terrenos, edificios, maquinaria, instalaciones, equipos informáticos), existencias (materias primas, productos terminados, productos semielaborados) y activos financieros (capital, reservas, derechos de cobro, acciones de otras empresas).

El objetivo de su gestión es conseguir la mejor asignación posible dentro de la empresa o fuera de ella (en combinación con los recursos de otras empresas o su venta) que lleve a su optimización en la utilización. El principal problema que presenta deriva de que su valoración contable (a precios históricos) puede no ser muy significativa a efectos estratégicos. Evidentemente, el papel de los recursos tangibles es relevante para la gestión empresarial para cada empresa procurará dotarse de ellos en suficiente nivel de cantidad y calidad, sin embargo, sus características de depreciación a medida que son utilizados y de relativamente fácil imitación, sobre la base de su naturaleza material, por parte de los competidores hacen perder fortaleza como sustento de la ventaja competitiva.

Según la Norma Internacional de contabilidad 16 propiedades, planta y equipo (2012) los tangibles son los bienes que posee una entidad para su uso en la producción o suministro de bienes y servicios, para arrendarlos a terceros o para propósitos administrativos y se esperan usar durante más de un periodo.

Kotler (2003) señala que los recursos tangibles de las empresas son todos los bienes tangibles, en poder de la empresa que son susceptibles de ser utilizados para el logro de los objetivos de la misma. La administración debe velar por la calidad, cantidad y el tipo de recursos tangibles de la empresa, es fundamental tener en cuenta que el costo de oportunidad de los mismos, por ejemplo, tener un amplio stock de productos terminados puede ser una fortaleza si se espera un pico de demanda, pero si la demanda de productos terminados es estable, habrá que analizar si se podrían haber ahorrado costos de producción, si el almacenamiento de los mismos genera costos, de mismo modo la compra de una maquinaria de última tecnología puede estar justificada, pero hay ocasiones en que puede ser una decisión equivocada, por ejemplo si los recursos humanos no son los adecuados para la maquinaria, debido a su falta de conocimientos, o bien si se pueden gastar

los recursos financieros en otras inversiones más necesarias, por ejemplo, en el equipamiento de los obreros.

Jericó (2008) El uso de las TIC facilita los procesos en un plan de negocios debido a sus facilidades en cuanto a disponibilidad, confiabilidad, integridad y procesamiento automatizado. En esta sección se analizan las tecnologías aplicables en el contexto de la universidad. Ruiz y García (2010) definen la prevención de accidentes de tránsito como el conjunto de normas y medidas destinadas a proteger al individuo y a la colectividad en general de accidentes y, en consecuencia, de las lesiones y daños materiales que se derivan de ellos. El exceso de velocidad, las condiciones ambientales adversas, el mal estado de las vías, junto a la irresponsabilidad del conductor al consumir bebidas alcohólicas y otras drogas, representan los factores que condicionan el cada vez más alto índice de accidentes viales. Estos hechos son imprevisibles, en la mayoría de los casos puede evitarse si se cumplen con las medidas para su prevención.

Los factores que intervienen en los accidentes de tránsito según Colomer y Álvarez (2001) son el Factor humano, es el factor que más provoca infracciones de tránsito, por cuanto el conductor o peatón no toman las medidas de seguridad necesarias, tendientes a evitar un accidente de tránsito, como por ejemplo estar siempre atento en la conducción y manejar a la defensiva; actuar con responsabilidad frente al volante, no distraerse nunca; conducir con las dos manos en el volante; guardar la distancia reglamentaria frente a la presencia de otro vehículo; no rebasar en curva; no conducir a exceso de velocidad, es decir no superar los límites de velocidad determinados en las señales de tránsito dispuestas a lo largo de las vías; estas son obligaciones y responsabilidades de los conductores. Según el factor máquina, Otro factor que hace que se produzcan infracciones de tránsito en las vías públicas es el factor máquina o vehículo, es decir cuando existe desperfecto mecánico en el automotor que se conduce; por lo tanto, todo conductor es responsable de mantener el vehículo con todos los niveles de seguridad y garantizar el mantenimiento adecuado de todos los elementos capaces de evitar dentro de lo posible que se produzcan accidentes. Quien conduzca un automotor, con conocimiento de las malas condiciones mecánicas del vehículo y

ocasionare un accidente de tránsito del que resulten la muerte o lesiones una o más personas. Según el factor vía, las vías públicas por las cuales circulan los conductores a nivel nacional no gozan de buena calidad, lo que hace que exista una gran cantidad de accidentes de tránsito por falta de mantenimiento y de señalización adecuada. Las vías públicas urbanas y rurales son elementos esenciales del sistema de tráfico.

Los niveles de prevención y accidentes de tránsito según Leavell y Clark citado por Bambaren (2003) son el nivel primario, donde no se produce el problema; el secundario, donde se interviene con rapidez cuando el problema sucede y el terciario, donde se rehabilita; nos da una base para sistematizar las intervenciones propuestas y desarrolladas por el sector salud, donde la mayoría de intervenciones se han dado en el segundo nivel y se responsabiliza de todo en cuanto materia de rehabilitación; no obstante, recientemente se ha involucrado en actividades de prevención primaria como la detección e intervención breve (SBI, de sus siglas en inglés), donde se busca adquirir conciencia del riesgo de conducir bajo efectos del consumo de alcohol. Es importante remarcar el hecho que en los dos primeros niveles de acción, se necesita un enfoque multisectorial con participación activa de la sociedad civil. En ese sentido, el Estado usa su poder de restringir, dentro de los límites constitucionales, intereses privados, económicos y personales buscando conseguir con ello cambios de comportamiento y conducta a través de la educación (campañas de comunicación en salud), incentivos (impuestos y exoneraciones) y la fuerza de disuasión (castigo por conductas de riesgo), asimismo, por medio de leyes que busquen el requerimiento de diseño de productos más seguros (estándares de seguridad y regulaciones indirectas a través de sistemas limitantes) o que alteren la información (restricciones a la publicidad), afecten los aspectos físicos (planeación urbana y códigos de vivienda) y de negocios (inspecciones y licencias).

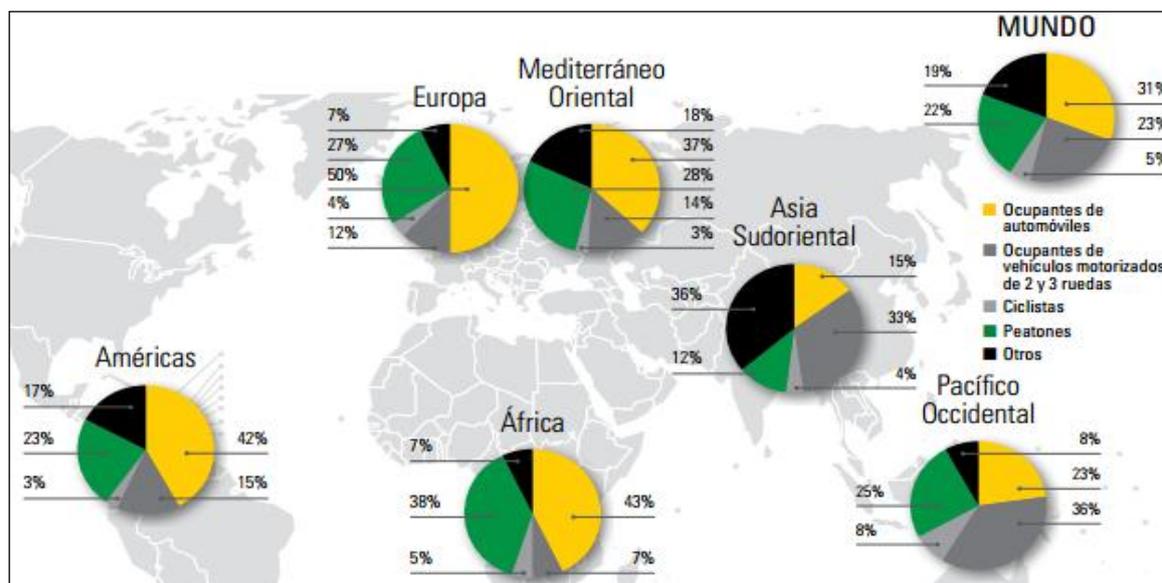
Selmini (2008) en las últimas tres décadas se ha hecho un esfuerzo considerable para llegar a una definición conceptual rigurosa de la prevención y para lograr una clasificación satisfactoria del conjunto de las acciones que pueden ser englobadas en ella. Sin embargo, como veremos, estas tentativas han

conllevado a menudo a soluciones poco satisfactorias y, según muchos, la prevención continúa siendo un concepto vago y nebuloso.

Una de las distinciones entre las varias acciones preventivas, que más ha tenido éxito es aquella entre acciones de prevención primaria, secundaria y terciaria. La primera está dirigida a eliminar o reducir las condiciones criminógenas presentes en un contexto físico o social, cuando todavía no se han manifestado señales de peligro. La segunda comprende todas las medidas dirigidas a grupos en riesgo delictivo. La tercera interviene cuando un evento criminal ya ha sido cometido, para prevenir ulteriores recaídas. Los accidentes de tránsito se encuadran en este concepto y división de prevención; se da una prevención primaria cuando el accidente no ha ocurrido, pero existe los elementos latentes para que se produzca, estos son, elementos: hombre, vía, vehículo y medio ambiente; mientras que en la prevención secundaria, tenemos a los grupos en riesgo que lo constituyen los pasajeros; en la prevención terciaria están los accidentes ya producidos con sus causas y consecuencias y de las que se deben tomar en cuenta para disminuir o eliminar el hecho que produjo el accidente. Siempre en el intento de superar la división entre prevención primaria, secundaria y terciaria, algunos autores han propuesto clasificaciones diferentes, que sin embargo han tenido menos éxito que aquella recién mencionada. Sobre la base de un análisis de los programas preventivos realizados en Bélgica en los años 80, analizan críticamente una clasificación basada en la distinción entre los momentos en los que interviene la acción preventiva (antes, durante o después del evento indeseado), el focus de la intervención preventiva (los comportamientos de los sujetos o la modificación del contexto social) y la orientación defensiva (sobre los síntomas) u ofensivo (sobre las causas).

La Organización Mundial de la Salud (2013) la mitad de las muertes mundiales por accidentes de tránsito corresponden a peatones (22%), ciclistas (5%) y motociclistas (23%), los llamados “usuarios vulnerables de la vía pública”. Sin embargo, los grupos que corren mayor riesgo varían de forma significativa en función de la región y de los ingresos de los países. En la Región de África, donde mucha gente se desplaza caminando o en bicicleta, los peatones representan una

elevada proporción de las muertes (38%). En cambio, en los países del Pacífico Occidental, donde los ciclomotores son un medio de transporte muy utilizado, el 36% de las muertes por accidentes de tránsito afectan a ocupantes de vehículos motorizados de dos o tres ruedas según la Figura N°01.



Nota. Organización Mundial de la Salud (2013).

Figura 1. Muertes por accidentes de tránsito en función del tipo de usuario de la vía pública, por región.

La Organización Mundial de la Salud (2013) está demostrada que la adopción y observancia de leyes integrales sobre los factores de riesgo fundamentales (exceso de velocidad, conducción bajo los efectos del alcohol y no utilización del casco de motociclista, del cinturón de seguridad y de sistemas de retención para niños) ha reducido las lesiones causadas por el tránsito. Las campañas de comunicación social para mantener entre el público la percepción de que hay que cumplir esas normas son esenciales para que estas resulten eficaces. Entre 2008 y 2011, 35 países que representan cerca del 10% de la población mundial han gado leyes relacionadas con uno o más de esos cinco factores de riesgo fundamentales. Sin embargo, no ha aumentado el número de países con legislación adecuada sobre el conjunto de esos cinco factores; desde la última evaluación siguen siendo los mismos 28 países (que representan un 7% de la población mundial) los que disponen de leyes integrales. El informe también

destaca que la observancia de esas leyes es insuficiente (menos de 8, en una escala de 0 a 10). La velocidad aumenta la probabilidad de que se produzcan accidentes y la gravedad de sus consecuencias. La limitación legal de la velocidad y su observancia pueden reducir de forma significativa las lesiones causadas por el tránsito. Se considera que la práctica óptima es la limitación de la velocidad en las zonas urbanas a un máximo de 50 km/h, aunque se reconoce que la reducción del límite máximo a 30 km/h en zonas con gran concentración de peatones y ciclistas es una forma eficaz de reducir las lesiones entre estos usuarios de la vía pública. Aunque bastante más de la mitad de los países (114) aplica el límite de velocidad de 50 km/h en zonas urbanas, esos países representan menos de la mitad (48%) de la población mundial. Además, cerca de la mitad de los países carecen de leyes que permitan a las autoridades locales modificar los límites de velocidad nacionales. Solo 59 países tienen un límite de velocidad nacional en zonas urbanas de 50 km/h, o menos, y permiten a las autoridades locales reducirlo aún más cuando proceda. Esos países representan solo un 39% de la población mundial, es decir, 2670 millones de personas. La observancia de los límites de velocidad es esencial para crear una conducción más segura y hay que prestarle más atención en la mayoría de los países: solo 26 de ellos consideran “buena” la observancia de sus límites de nacionales (8 o más en una escala de 0 a 10). La Organización Mundial de la Salud (2013) los datos existentes constituyen una seria advertencia a los gobiernos respecto de la necesidad de tener en cuenta a los usuarios no motorizados de la vía pública. El 27% de las muertes por accidentes de tránsito afectan a los peatones y los ciclistas. En los países de ingresos bajos y medios, la cifra se acerca más al 33%, pero en algunos países supera el 75%.

A medida que el mundo se sigue motorizando, hay que lograr que los desplazamientos a pie y en bicicleta sean más seguros y fomentarlos como opciones más saludables y baratas. Pese a ello, solo 68 países disponen de políticas nacionales o subnacionales que fomentan los desplazamientos a pie y en bicicleta, y solo 79 países tienen en vigor políticas para proteger a los peatones y ciclistas apartándolos de tráfico motorizado de gran velocidad.

Esta cifra es mucho mayor en los países de ingresos elevados (69%) que en los de ingresos medios y bajos (34%). Aunque los gobiernos reconocen cada vez más la necesidad de fomentar formas alternativas de desplazarse, hay que hacer más hincapié en la seguridad de dichas alternativas. La seguridad de los peatones y ciclistas es fundamental para reducir el número mundial de muertes por accidentes de tránsito. Los sistemas de transporte público seguros se consideran cada vez más como una forma importante de mejorar la seguridad de los desplazamientos, sobre todo en zonas urbanas con un tránsito cada vez más congestionado. En muchas ciudades de ingresos elevados se ha hecho gran hincapié en las políticas de reducción del uso del automóvil privado mediante la inversión en sistemas de transporte público. La inversión en transportes públicos seguros también se considera un mecanismo para alentar una mayor actividad física y así promover la salud. Más de 100 países tienen políticas nacionales o subnacionales de inversión en el transporte público. El transporte público está bien regulado, por lo que es considerablemente más seguro que el desplazamiento en automóvil privado en la mayoría de los países de ingresos elevados; sin embargo, en muchos países de ingresos bajos y medios con economías que se están desarrollando rápidamente, el crecimiento del transporte público no regulado y poco seguro ha ocasionado entre sus usuarios un aumento de las lesiones causadas por el tránsito. Los gobiernos deben velar por que los sistemas de transporte público sean seguros, accesibles y asequibles.

1.3 Justificación

La presente investigación se justifica en la coyuntura de una sociedad como la nuestra que manifiesta un periodo de crecimiento y tiene por delante el reto de la modernización producto de la continuidad en la ejecución de políticas económicas ejercidas en los últimos gobiernos, debe generar mucha atención y tener en cuenta que el crecimiento económico debe ir de acuerdo a la realidad del país; ósea que se solucionen los problemas coyunturales que importan al país, si bien es cierto que económicamente estamos desarrollándonos favorablemente este crecimiento también debe verse reflejado en la seguridad del ciudadano y control de nuestras carreteras. El presente trabajo está orientado a identificar el estudio de cómo

afectan la gestión estratégica policial, en la prevención de los accidentes de tránsito en el distrito de La Molina, año 2015. También permitirá a la Municipalidad Distrital de La Molina y a la Policía Nacional, desarrollar una estrategia en el ámbito del tránsito vehicular y la seguridad ciudadana, que les posibilitará mejorar su posicionamiento social en la comunidad, a través de una óptima participación en la solución de esta problemática. Permitirá tener un conocimiento actualizado de la problemática del tránsito vehicular y sus implicancias en la seguridad ciudadana en el distrito de La Molina, de manera que se pueda proponer medidas de tipo estratégico que permitirán guiar y/o facilitar el accionar de los organismos del Estado que se encuentran comprometidos en la solución de la problemática. El valor teórico de la investigación radica en que se podrá conocer la influencia que existe entre la variable la gestión estratégica policial y la prevención y reducción de accidentes de tránsito en el año 2015. La presente investigación es importante porque hay que redundar en mejorar el servicio en la red vial de La Molina que brinda la Policía Nacional del Perú; obteniendo como resultado el conocimiento científico del problema que ha de permitir dar una propuesta de solución al problema de los accidentes de tránsito.

Se aporta con instrumentos válidos y confiables para evaluar las variables en estudio, y los resultados servirán para tomar decisiones.

1.4 Problema

En la actualidad, el transporte urbano e interurbano, provincial e interprovincial constituye una problemática social de importancia y significativa por el incremento en la tasa de accidentes con lamentables muertes o personas discapacitadas; así como pérdidas materiales. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) menciona que, entre las causas de los accidentes de tránsito se encuentra: la informalidad, el uso de los llamados buses-camión, el exceso de velocidad, el aumento del parque automotor, etc.

Los daños por los accidentes de tránsito en el Perú son considerablemente elevados por año, afectando el crecimiento y desarrollo de nuestra economía nacional. En consecuencia, el Estado debe asumir el compromiso de considerar

como un problema público los accidentes de tránsito, que bien se enmarca en la salud pública con un significativo impacto social y económico impredecible.

La problemática de seguridad vial en las vías provinciales y urbanas del país implica dos factores, el principal lo constituye el factor humano. Los conductores y las empresas que los contratan para sus servicios. La gran mayoría de accidentes de tránsito producidos en las vías, varios siniestros fatales han sido causados por choferes irresponsables, que manejan en estado etílico o a los que voluntaria o involuntariamente sus empresas obligan a trabajar en exceso.

Del cuadro precedente tenemos que durante el año 2014 y en las modalidades de atropello, atropello y fuga, choque, despiste, especial (incendio) y volcadura, tenemos los siguientes resultados:

Accidentes por divprcar ene-dic 2014																					
Divprcar	Tipo de accidentes																				
	Atropello			Atro. Y fuga			Choque			Despiste			Especial			Volcadura			Total		
	Cantidad	Heridos	Muertos	Cantidad	Heridos	Muertos	Cantidad	Heridos	Muertos	Cantidad	Heridos	Muertos	Cantidad	Heridos	Muertos	Cantidad	Heridos	Muertos	Cantidad	Heridos	Muertos
Piura	8	5	3	4	0	4	78	135	23	49	100	7	9	8	0	4	8	1	152	256	38
Chiclayo	4	1	3	1	1	0	28	66	12	27	112	19	1	0	0	0	0	0	61	180	34
Trujillo	9	1	9	2	1	1	49	175	24	20	65	46	2	0	0	1	0	1	83	242	81
Chimbote	7	2	5	0	0	0	53	155	14	22	48	2	6	4	0	2	0	0	90	209	21
Lima norte	14	1	14	5	3	2	79	192	17	44	101	3	5	1	0	1	1	0	148	299	36
Lima centro	6	5	3	2	0	2	57	143	9	35	94	7	3	2	0	6	8	0	109	252	21
Lima sur	31	17	19	11	3	8	140	192	19	186	201.2	7	11	4	1	3	5	0	382	423	54
Ica	3	1	2	4	2	3	53	127	25	22	62	4	2	1	1	3	2	3	87	195	38
Arequipa	9	6	3	2	0	2	136	234	28	148	328	89	13	5	0	30	14	3	338	587	125
Tacna	2	1	1	3	0	3	32	102	11	43	121	8	0	0	0	4	7	0	84	231	23
Cajamarca	4	2	2	1	0	1	22	64	5	26	105	14	1	3	0	7	63	12	61	237	34
Huaraz	3	0	3	0	0	0	12	65	4	25	55	5	2	24	0	5	65	19	47	209	31
La oroya	1	1	0	1	1	0	54	224	23	35	120	11	0	0	0	0	0	0	91	346	34
Ayacucho	8	6	2	2	0	2	21	94	6	42	135	17	1	5	0	3	17	0	77	257	27
Puno	13	6	9	9	2	7	68	259	76	63	196	23	1	1	0	1	1	0	155	465	115
Bagua	1	0	1	0	0	0	4	32	13	8	25	6	0	0	0	0	0	0	13	57	20
Tarapoto	2	1	1	2	1	1	15	36	15	7	8	2	1	1	0	0	0	0	27	47	19
Cuzco	9	5	6	2	1	1	20	76	17	36	203	23	0	0	0	3	30	0	70	315	47
Abancay	1	0	1	0	0	0	24	50	5	61	202	12	1	1	0	2	1	0	89	254	18
La merced	5	6	3	2	2	0	28	36	7	31	92	49	0	0	0	3	1	0	69	137	59
Chupaca	9	16	8	6	0	6	34	130	30	58	140	44	1	0	1	3	16	0	111	302	89
Tingo maria	2	1	1	1	0	1	15	20	1	24	82	9	1	0	0	0	0	0	43	103	12
Ucayali	2	1	1	2	1	1	10	20	4	12	43	4	0	0	0	1	0	0	27	65	10
Iquitos	4	0	4	0	0	0	7	10	3	3	5	0	0	0	0	0	0	0	14	15	7
M. De dios	3	4	0	0	0	0	14	19	3	29	29	4	0	0	0	2	3	1	48	55	8
Total	160	89	104	62	18	45	1053	2657	394	1056	2672	415	61	60	3	84	242	40	2476	5738	1001

Nota. RPRCAR PNP (2014)

Figura 2. Estadísticas de accidentes de tránsito a nivel nacional por departamentos.

Respecto a las normas legales que regulan las operaciones de la DIRPRCAR PNP, estas limitan el accionar policial, puesto que dan potestad a otros organismos y autoridades civiles el control de los viajes como las municipalidades, los gobiernos regionales, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, etc.

Con relación a la gestión administrativa que realiza la DIRPRCAR PNP, también se encuentra limitada por no contar con presupuesto idóneo para solucionar los problemas logísticos de manera inmediata.

A su vez, la causa fundamental de la congestión es la fricción entre los vehículos en el flujo de tránsito. Hasta un cierto nivel de tránsito, los vehículos pueden circular a una velocidad relativamente libre, determinada por los límites de velocidad, la frecuencia de las intersecciones. Sin embargo, a volúmenes mayores, cada vehículo adicional estorba el desplazamiento de los demás, es decir se produce el fenómeno de la congestión. Por lo que se puede inferir que “La congestión es la condición que prevalece si la introducción de un vehículo en un flujo de tránsito aumenta el tiempo de circulación de los demás”.

De esta manera para enunciar el problema de investigación de estas dos variables, es posible conocer si la influencia o relación de la variable independiente (Gestión estratégica policial) con la variable dependiente (Prevención y reducción de accidentes de tránsito) será en sentido positivo, o en sentido de incremento, de aumento, o en sentido negativo, de disminuir, de reducir los accidentes de tránsito; o deja abierta la posibilidad de que esta relación pudiera darse en dos direcciones, según lo explica Mejía (2008), cuando el investigador está trabajando con problemas bivariados.

Por todo lo expuesto anteriormente, se requiere hallar en la investigación en el distrito de La Molina en el año 2015, la influencia de la gestión estratégica policial hacia la prevención y reducción de los accidentes de tránsito y bajo esta relación que se plantea entre estas dos variables, una independiente (X), y la otra dependiente (Y), se formula el siguiente problema general.

1.1.1 Problema general

¿Cómo la gestión estratégica policial influiría en la prevención y reducción de accidentes de tránsito en el distrito de La Molina, año 2015?

1.1.2 Problemas específicos

¿De qué manera la gestión estratégica según los recursos humanos influiría en la prevención y reducción de accidentes de tránsito en el distrito de La Molina, año 2015?

¿De qué manera la gestión estratégica según los recursos logísticos influiría en la prevención y reducción de accidentes de tránsito en el distrito de La Molina, año 2015?

¿De qué manera la gestión estratégica según las normas legales influiría en la prevención y reducción de accidentes de tránsito en el distrito de La Molina, año 2015?

¿Cómo la gestión estratégica policial según los recursos tangibles influiría en la prevención y reducción de accidentes de tránsito en el distrito de La Molina, año 2015?

1.5 Hipótesis

1.5.1 Hipótesis general

La hipótesis general de investigación se plantea de la siguiente manera.

Hi: Existe influencia directa entre la gestión estratégica policial y la prevención y reducción de accidentes de tránsito en el distrito de La Molina, año 2015.

1.5.2 Hipótesis específicas

Hi: Existe influencia directa entre la gestión estratégica según los recursos humanos y la prevención y reducción de accidentes de tránsito en el distrito de La Molina, año 2015.

Hi: Existe influencia directa entre la gestión estratégica según los recursos logísticos y la prevención y reducción de accidentes de tránsito en el distrito de La Molina, año 2015.

Hi: Existe influencia directa entre la gestión estratégica según las normas legales y la prevención y reducción de accidentes de tránsito en el distrito de La Molina, año 2015.

Hi: Existe influencia directa entre la gestión estratégica policial según los recursos tangibles y la prevención y reducción de accidentes de tránsito en el distrito de La Molina, año 2015.

1.6 Objetivos

1.6.1 Objetivo general

Evaluar la influencia de la gestión estratégica policial en la prevención y reducción de accidentes de tránsito en el distrito de La Molina, año 2015.

1.6.2 Objetivos específicos

Establecer de qué manera la gestión estratégica según los recursos humanos influirían en la prevención y reducción de accidentes de tránsito en el distrito de La Molina, año 2015.

Establecer de qué manera la gestión estratégica según los recursos logísticos influirían en la prevención y reducción de accidentes de tránsito en el distrito de La Molina, año 2015.

Establecer de qué manera la gestión estratégica según las normas legales influirían en la prevención y reducción de accidentes de tránsito en el distrito de La Molina, año 2015.

Evaluar cómo la gestión estratégica policial según los recursos tangibles influiría en la prevención y reducción de accidentes de tránsito en el distrito de La Molina, año 2015.

II. Marco Metodológico

2.1 Variables

Se identifican las siguientes variables:

Variable Independiente (X) Gestión estratégica policial y la Variable Dependiente (Y) Prevención y reducción de accidentes de tránsito.

2.2 Operacionalización de variables

2.2.1 Operacionalización de la variable independiente: Gestión estratégica policial.

Definición conceptual de la variable independiente

La estrategia es una teoría de la relación causa-efecto entre el desempeño buscado y los factores que lo influyen. En pocas palabras lo que nos quiere dar entender, es que: la estrategia indica, entonces, qué es lo que la organización quiere lograr y los factores que influirán en que se consiga o no.

Definición operacional de la variable independiente

La gestión estratégica policial se define operativamente mediante sus dimensiones recursos humanos, recursos logísticos, normas legales y recursos Tangibles.

Tabla 1.

Dimensiones, indicadores y preguntas relacionadas de la variable independiente

Variable independiente	Dimensiones	Indicadores	Preguntas relacionadas	Escala
X: gestión estratégica policial	X1: recursos humanos	X1.1: nivel de conocimientos	P1, p2	Ordinal
		X1.2: habilidades y destrezas	P3, p4	
		X1.3: nivel de motivación	P5, p6	
	X2: recursos logísticos	X2.1: sostenibilidad	P7, p8	
		X2.2: nivel de calidad	P9, p10	
	X3: normas legales	X3.1: nivel de viabilidad	P11	
		X3.2: nivel de efectividad	P12	
	X4: recursos tangibles	X4.1: activo fijo	P13, p14	
		X4.2: tecnología	P15, p16	

2.2.2 Operacionalización de la variable dependiente: Desempeño laboral

Definición conceptual de la variable dependiente

La prevención y reducción de accidentes de tránsito es el conjunto de medidas que se toman tanto en forma individual como socialmente, a partir de iniciativas privadas o públicas, para impedir en la medida de lo posible que acontezcan hechos dañosos

no intencionales, o disminuir los efectos dañinos de los mismos, si su ocurrencia resulta inevitable.

Definición operacional de la variable dependiente

La definición operacional de desempeño laboral se define por componentes del desempeño, evaluación del desempeño y gestión del desempeño.

Tabla 2.

Dimensiones, indicadores y preguntas relacionadas de la variable dependiente

Variable independiente	Dimensiones	Indicadores	Preguntas relacionadas	Escala
Y: prevención y reducción de accidentes de tránsito.	Y1: proactiva	Y1.1: patrullajes	P17, p18	Ordinal
		Y1.2: operativo	P19,p20	
		Y1.3: capacidad de atención al ciudadano	P21	
	Y2: reactiva	Y2.1: toma de decisiones	P22, p23	
		Y2.2: iniciativa	P24, p25	

2.3 Metodología

La presente investigación se halla en el paradigma del positivismo, hace uso del enfoque cuantitativo que le corresponde la estadística paramétrica, y hace uso del método hipotético deductivo según Kerlinger y Lee (2002) parte del supuesto que “en potencia todos los datos son cuantificables”.

Las características distintivas de la investigación cuantitativa son las siguientes:

Prioriza los análisis de causa-efecto y de correlación estadística.

Utiliza técnicas estadísticas para definición de muestras, análisis de datos y generalización de resultados.

Utiliza instrumentos muy estructurados y estandarizados, como encuestas, escalas, test, etc.

Otorga una importancia central a los criterios de validez y confiabilidad en relación con los instrumentos que utiliza.

Utiliza diseños de investigación predefinidos en detalle y rígidos en el proceso, como los experimentales y ex post facto.

Sitúa su interés principal en la explicación, la predicción y el control de la realidad.

Tiende a reducir sus ámbitos de estudio a fenómenos observables y susceptibles de medición.

Busca la formulación de generalizaciones libres de tiempo y contexto.

Enfatiza la observación de resultados.

Hernández et al. (2010) indica que el enfoque cuantitativo se fundamenta en el método hipotético deductivo es decir establece teorías y preguntas iniciales de investigación, de las cuales se derivan hipótesis. Estas se someten a prueba utilizando diseños de investigación apropiados. Mide las variables en un contexto determinado, analiza las mediciones, y establece conclusiones.

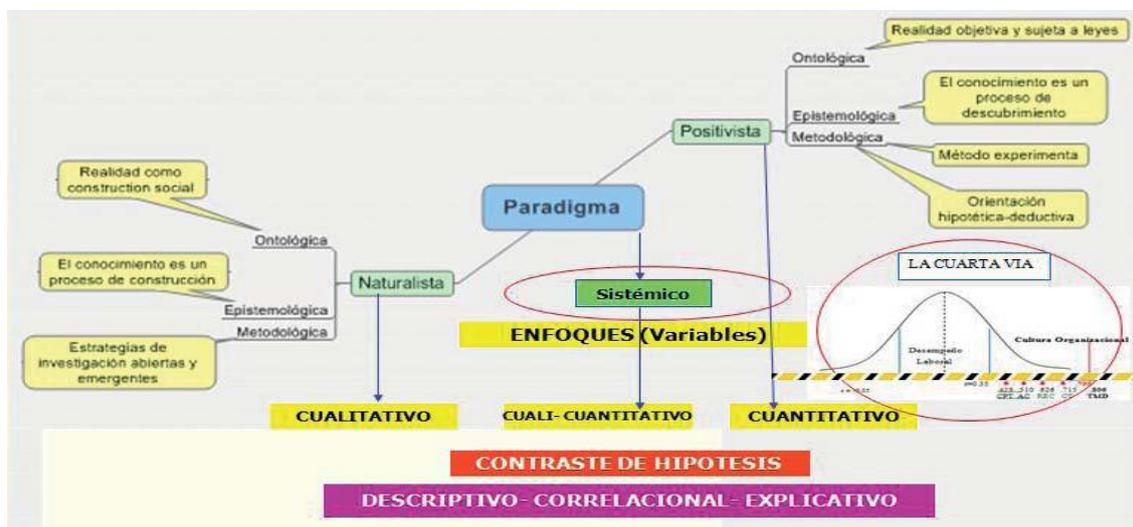
Sánchez (2011) indica que el nivel de investigación a utilizar es descriptivo-correlacional, explicativo, el objetivo perseguido en nuestra investigación que viene a ser “Evaluar cómo la gestión del talento humano influye en el desempeño laboral del personal de la comisaria del Callao-Cercado, año 2015” tienen el objetivo de describir mediante Indicadores, hacer la suma de indicadores para crear las dimensiones, y la suma de dimensiones para obtener las variables. Se procede a la relación de las variables mediante la correlación, para finalmente, empleando Regresión y Tablas Beta, explicar las relaciones causa- efectos existentes entre las variables y es explicativa porque va más allá de la descripción de conceptos o

fenómenos o del establecimiento de relaciones entre conceptos; es decir, están dirigidos a responder por las causas de los eventos y fenómenos físicos o sociales, su interés se centra en explicar por qué ocurre un fenómeno y en qué condiciones se manifiesta, o por qué se relacionan dos o más variables según indico Hernández et al. (2010).

De acuerdo con Newbold et al. (2008) para convertir los datos en un conocimiento que lleve a tomar mejores decisiones se debe utilizar tanto la estadística descriptiva como la inferencial. Por otra parte el tipo de investigación en nuestro caso según Bisquerra (2004) es de tipo básico, porque requiere del conocimiento de nuevas teorías, provenientes de libros y/o tesis, y persiguen uno o varios de los siguientes objetivos preferentes: la descripción de los fenómenos, el conocimiento claro de sus elementos y su funcionamiento; la explicación del porqué y el cómo suceden con una finalidad de generalización; la predicción y el control de la realidad, indicando bajo qué condiciones los hechos tendrán lugar con un cierto grado de probabilidad y la comprensión en profundidad de los mismos a través de la descripción objetiva de la realidad desde los significados subjetivos, es decir penetrando en el mundo personal de las personas que viven en ella. Se trata de un tipo de métodos no ostensiblemente vinculados a cuestiones prácticas pues su finalidad prioritaria es contribuir al avance de la ciencia.

En nuestro trabajo de investigación según Kerlinger y Lee (2002) es de diseño no experimental porque no es posible manipular las variables o asignar aleatoriamente a los participantes o tratamientos debido a que la naturaleza de las variables es tal que imposibilita su manipulación. Según Bisquerra (2004) en términos generales podemos afirmar que, desde el enfoque cuantitativo, el diseño de la investigación juega un papel decisivo para validar o rechazar las hipótesis formuladas en un contexto en particular: nos indica el grupo o los grupos de sujetos de la investigación (la muestra), la asignación de los sujetos a estos grupos, el control que el investigador ejerce sobre las variables implicadas y el análisis estadístico a realizar. La calidad de una investigación cuantitativa está relacionada con el grado en que se aplique el diseño tal y como está preestablecido. Por otra parte, este estudio tiene un diseño de investigación transversal en el cual la

recolección de datos se hará en un solo momento, en un tiempo único. Su propósito es describir variables y analizar su incidencia e interrelación en un momento dado. Es como tomar una fotografía de algo que sucede según Hernández et al. (2010).



Nota. Kuhn (adaptado por Sánchez 2011)

Figura 3. Estructura de la investigación científica

PARADIGMAS		
Positivismos	Sistemático	Naturalista
ENFOQUES		
Cuantitativo	Cualicuantitativo	Cualitativo
ESTADÍSTICA		
Paramétrica	Paramétrica	No Paramétrica
TIPO Y DISEÑO DE INVESTIGACIÓN		
- Tipo Básico - Diseño No experimental - Diseño transversal		Participación Acción Etnografías
- Tipo Aplicado a. Aplicado b. Optimización - Diseño Experimental - Diseño Longitudinal		Estudio de casos

Nota. Extraído de Sánchez (2011)

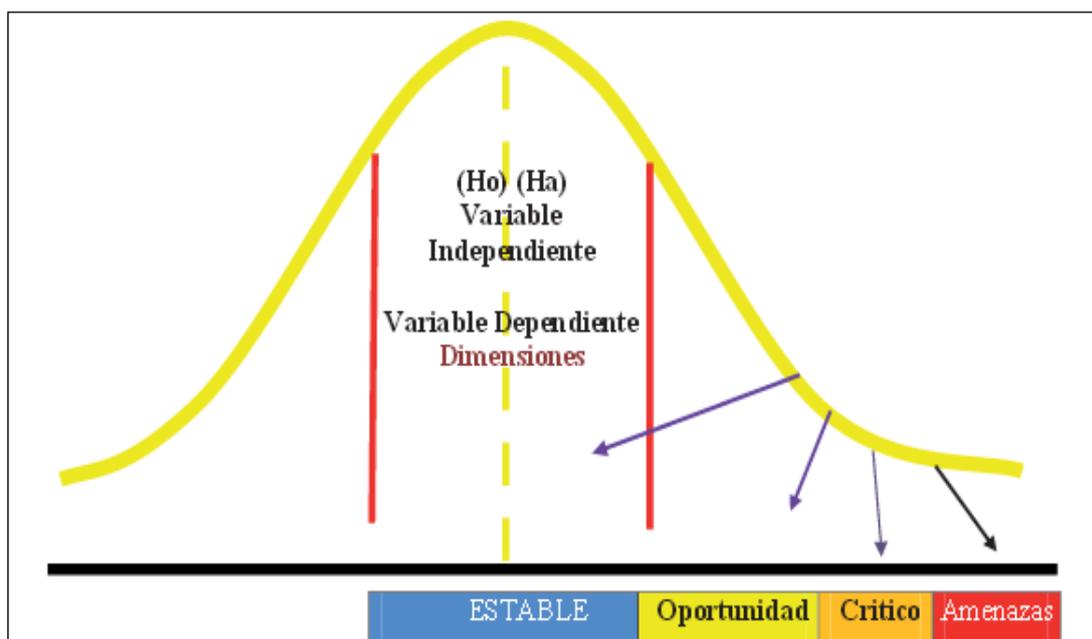
Figura 4. Relaciones de paradigmas, enfoques, estadística y diseños

2.4 Tipo de estudio

Por la naturaleza del estudio, el tipo de investigación es básica porque se apoya en un contexto teórico para conocer, describir, relacionar y explicar una realidad, de acuerdo a lo planteado por Bisquerra (2004) y Hernández et al. (2010).

Para un tipo de investigación básica, si las correlaciones (variables o dimensiones) se acercan cada vez más a la variable dependiente (H_0), se halla estable, y la variable independiente no presenta influencia alguna. Pero si las variables dependientes se alejan, se van convirtiendo, primero, en una oportunidad de cambios, y si están en la parte crítica o debilidad, serán materia de la recomendación o propuesta, mediante la influencia de la variable independiente.

A continuación, la figura N° xxx nos muestra cuando un trabajo de investigación es de tipo básico:



Nota. Sánchez (2011)

Figura 5. Distribución S y evaluación de investigaciones básicas

2.5 Diseño

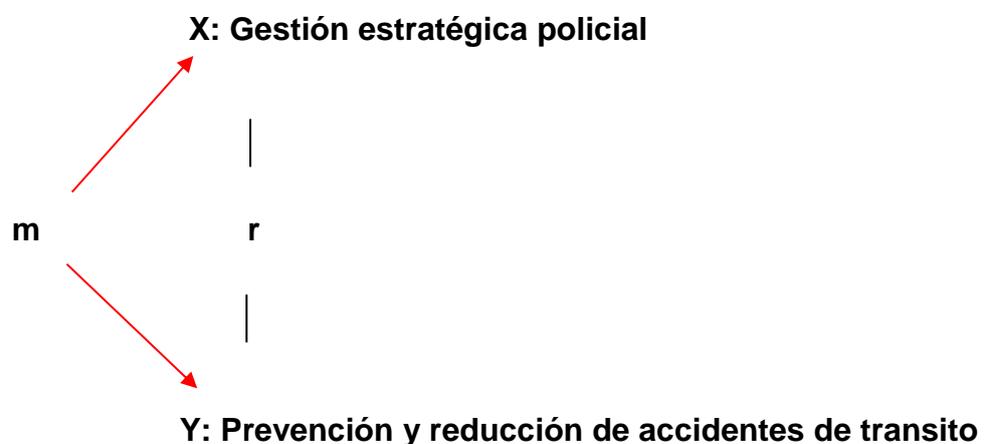
Según Carrasco (2006) y Sánchez (2010) el Diseño de investigación es No Experimental, y de Corte Transversal de acuerdo a las siguientes consideraciones:

Diseño No Experimental, porque no se manipula el factor causal para la determinación posterior en su relación con los efectos. Sólo se describen y se analizan su incidencia e interrelación en un momento dado de las variables, Hernández et al. (2010) indico que el diseño no experimental, ya que los estudios se realizan sin la manipulación deliberada de variables y en los que sólo se observan los fenómenos en su ambiente natural para después analizarlos.

Diseño Transversal, porque los objetivos generales y específicos están dirigidos al análisis del nivel ó estado de las variables, mediante el trabajo de campo y la recolección de datos en un punto en el tiempo.

Hernández et al. (2010) indican que la recolección de datos para probar las hipótesis planteadas, con base en medición numérica y el análisis estadístico, para establecer patrones de comportamiento y probar las teorías aludidas requiere el desarrollo de un enfoque cuantitativo de investigación. El presente proceso de investigación de enfoque cuantitativo tiene un nivel descriptivo-correlacional-explicativo es decir se describe y se relacionan los comportamientos de las variables independientes (X) y sus dimensiones, en función de la otra variable dependiente (Y) y, se plantea una relación de causa-efecto de acuerdo a lo planteado por Sánchez y Pongo (2014), de su evaluación, finalmente se explicarán las probables soluciones de la investigación, y tiene la siguiente notación.

Donde:



Donde:

m = Muestras tomadas para Observaciones

Y = Variable dependiente

X = Variable Independiente

r = Correlación

2.6 Población, muestra**2.6.1 Población**

Está conformada por todos los efectivos de la Comisaria PNP Santa Felicia ubicado en la Calle Los Canarios, Mz. G lote 9 en la Urbanización San César en el periodo 2015, correspondiente a 85 efectivos policiales ya que estos participan de manera exclusiva y cotidiana en las actividades diarias, y viven con intensidad las dimensiones que se pretende medir.

2.6.2 Muestra

La muestra de estudio se determinó en 45 policías de la Comisaria PNP Santa Felicia ubicado en la Calle Los Canarios, Mz. G lote 9 en la Urbanización San César en el periodo 2015, mediante la fórmula proveniente de la tabla de Atkins y Colton (citado por Sánchez 2010).

$$n = \frac{N(Z^2) (P) (Q)}{(N-1) e^2 + (Z^2) (P) (Q)} = \frac{85 (1.96) (0.5) (0.5)}{84 (0.10)^2 + (1.96) (0.5) (0.5)} = \frac{81.63}{1.80} = 45.35$$

n = 45 policías

Donde:

n: Tamaño de muestra

N: Población

Z²: valor 1.96

P: Probabilidad de acierto =50%

Q: Probabilidad de fracaso =50%

e^2 : Error = 0.10

2.7. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

2.7.1 Descripción de las técnicas

Por tratarse de una investigación cuantitativa, se disponen de diferentes métodos y técnicas para la recolección de datos; en este caso, se utilizará a la encuesta como técnica y al cuestionario como instrumento.

Cea (1999) definió la encuesta como la puesta en práctica de un “procedimiento estandarizado para recabar información de una muestra amplia de sujetos. La muestra ha de ser representativa de la población de interés y la información recogida se limita a la delineada por las preguntas que componen el cuestionario pre codificado”. En cuanto al cuestionario, Sierra (1994) manifestó que “...este instrumento consiste en aplicar a un universo definido de individuos una serie de preguntas o ítems sobre un determinado problema de investigación del que deseamos conocer algo”.

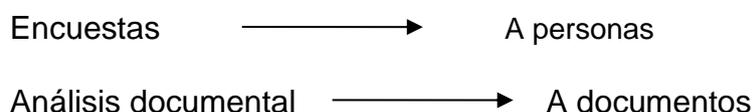
Malhotra (2008) señaló que todo cuestionario tiene tres objetivos específicos:

Primero, debe traducir la información necesaria a un conjunto de preguntas específicas que los encuestados puedan responder. Es difícil desarrollar preguntas que los encuestados puedan y quieran responder y que brinden la información deseada. Dos formas aparentemente similares de plantear una pregunta pueden obtener información diferente. Por lo tanto, este objetivo es todo un reto.

Segundo, el cuestionario debe animar, motivar y alentar al encuestado para que participe activamente en la entrevista, colabore y concluya el proceso. La utilidad de las entrevistas incompletas, es cuando mucho, limitada. Al diseñar un cuestionario, el investigador debe de esforzarse por minimizar la fatiga, el

aburrimiento, la falta de interés o la ausencia de respuestas por parte del encuestado. Un cuestionario bien diseñado puede motivar a los encuestados e incrementar la tasa de respuestas.

Tercero, el cuestionario debe minimizar el error de respuesta, el error de respuesta es el que surge cuando los encuestados dan respuestas incorrectas, o cuando sus respuestas se registran o se analizan mal. El cuestionario puede ser una fuente importante de error de respuesta. Minimizarlo es un objetivo importante en el diseño del cuestionario. Las principales técnicas que se utilizarán en la investigación son:



Revisión documental: Se utilizará esta técnica para obtener datos de las normas, libros, tesis, manuales, reglamentos, directivas relacionados con análisis de la gestión policial y la prevención y reducción de accidentes de tránsito en el distrito de La Molina.

2.7.2 Descripción de los instrumentos

Para el desarrollo de la presente investigación el instrumento se diseñó y elaboró a partir de la operacionalización de las variables, siguiendo las recomendaciones de Malhotra (2008) y luego fue validado por un juicio de expertos, y probado su confiabilidad a través del alfa de Crombach, por tratarse de un instrumento politómico.

Los principales instrumentos que se utilizarán en la investigación son:

Ficha bibliográfica: Instrumento que se utilizó para recopilar datos de las normas legales, administrativas, libros, revistas, periódicos, trabajos de Investigación en Internet relacionados con el análisis de la gestión policial y la prevención y reducción de accidentes de tránsito en el distrito de La Molina.

Ficha de encuesta: Este instrumento se ha aplicado para obtener información con respecto de la gestión policial y la prevención y reducción de accidentes de tránsito en el distrito de La Molina.

2.7.3 Validez y confiabilidad

Validez

Kerlinger y Lee (2002) manifestaron que la validez es un tema es complejo y controvertido y que, sin embargo, debe alcanzar todo instrumento de medición que se aplica. En este sentido, definen la validez como una propiedad que nos indica si estamos midiendo lo que creemos que estamos midiendo y se plantean la pregunta ¿Está midiendo lo que cree que está midiendo?, si es así su medida es válida, si no evidentemente carece de validez. No es posible estudiar la validez sin tarde o temprano investigar sobre la naturaleza y el significado de las propias variables.

Streiner y Norman (2008), el cual se refiere a la validez del juicio de expertos, es decir se somete el instrumento a revisión por parte asesores de acuerdo a la especialidad temática que cuenten con el grado académico pertinente, en tal sentido el cuestionario a utilizar se validará por juicio de expertos, el cual luego de la validación se procederá a probar la confiabilidad.

La preocupación del investigador es cuidar que el instrumento que elabore para la recolección de datos, posea las cualidades básicas y necesarias, como la Validez y la Confiabilidad. Según Jay Cohen (citado por Sánchez, 2014). En relación a la validez cuando se aplica un instrumento, se refiere al juicio del investigador de lo bien que mide de hecho el instrumento, es decir de su juicio de lo que pretende medir, juicio basado en la evidencia sobre lo apropiado de las inferencias extraídas (deducción de un proceso de razonamiento), como también del error, del instrumento. La caracterización de la Validez de las pruebas del instrumento y de sus puntuaciones, son expresadas con frecuencia con términos como “Aceptable” y “Débil”, lo que refleja un Juicio de lo adecuado que resulta estar midiendo la realidad según los atributos, para cuya medición se diseñó el instrumento, medido en un rango de 1 a 100.

La Validación (también denominada veracidad, exactitud, autenticidad o solidez del instrumento) del instrumento, viene a ser entonces, el proceso de Recopilación y Valoración (resultados) de la evidencia de Validez. Pero, no hay reglas para determinar el rango mínimo aceptable de un “coeficiente” de validez, según Cronbach y Gleser (1965) citado por Sánchez (2011), que afirmaron que dichos coeficiente de validez no necesitan ser tan elevados, y luego Lawshe (1975) citado por Sánchez (2011), propuso la formula simple para cuantificar el grado de consenso, solicitando a un Grupo de Expertos, que determinen la Validez de contenido de un instrumento. La tabla muestra dichos valores, las que se tomaran en cuenta para la Validación del Instrumento.

Tabla 3.

Valores Mínimos de Validez, según Grupos de Expertos

Numero de Expertos	Valor Mínimo (Coeficiente)	Semáforos
40	0.29	Naranja
20	0.42	Naranja
15	0.49	Amarillo
10	0.62	Verde
De 3 a menos de 10	De 0.84 a 0.90	Celeste

Nota. Sánchez (2011). Tomado de Lawshe (1975)

La Validez del instrumento se halló mediante el Juicio de Expertos, cuyo formato se adjunta en el anexo 6, los expertos fueron los profesionales:

Phd Raúl Alberto Rengifo Lozano.

Dr. Segundo Sánchez Sotomayor.

Mag. Mario Sánchez Camargo

El instrumento se sometió al juicio de expertos, en el cual, los ítems de la prueba, permite ser una muestra representativa de los indicadores del instrumento medido. El instrumento validado por el juicio de expertos, es el cuestionario sobre gestión del conocimiento y desempeño laboral, como a continuación se detalla:

Tabla 4.

Juicio de expertos

N°	Expertos	Variable independiente Gestión del talento humano	Variable dependiente Desempeño laboral
1	Phd Raúl Rengifo Lozano	0.95	0.95
2	Dr. Segundo Sánchez Sotomayor	0.95	0.95
3	Mag. Mario Sánchez Camargo	0.95	0.95
Total		2.85	2.85
Promedio		0.95	0.95

Los promedios de la validez de los instrumentos, señalan: el cuestionario sobre gestión estratégica policial, obtuvo una validez del 95% que indica una alta validez; el cuestionario sobre prevención y reducción de accidentes de tránsito, obtuvo una validez de 95% que indica una alta validez; por se determinó la aplicación de ambos instrumentos.

Confiabilidad

Kerlinger y Lee (2002) indico que la confiabilidad es sinónimo de seguridad, fiable o consistencia. La Confiabilidad de un Instrumento establece la consistencia del instrumento que se ha elaborado mediante un puntaje, como resultado de la medición exacta de la variable (s), pero que contiene el puntaje verdadero más el margen de error. La Medición del Valor es única, y cuando se realicen sucesivas mediciones, se obtendrán puntajes aproximados a este valor, por cuanto aún no se posee un instrumento tan perfecto que sea capaz de medir la magnitud real.

Los factores que contribuyen a mejorar la confiabilidad de una prueba son el adecuado número de ítems, la homogeneidad de los elementos de la prueba y la representatividad (muestra representativa) de lo que se quiere medir.

Según Sánchez (2011), en la investigación se calcula la confiabilidad, según método desarrollado por Cronbach (1951), denominado “Coeficiente Alfa... + error estándar” del instrumento a evaluar a ser utilizada en pruebas que contienen reactivos que pueden calificarse en forma individual a lo largo de un rango de valores (de 1 a 100). Como no se conoce la “Puntuación Verdadera”, para ninguna

persona que responda la prueba, se permite estimar el rango en que es probable que exista la puntuación verdadera. La tabla permite interpretar, según el Alfa de Cronbach, los Valores hallados.

Tabla 5.

Rangos de Confiabilidad para Enfoques Cuantitativos

Intervalos	Interpretación	Semáforo
De 01 a 20	Poca Confiabilidad	Rojo
De 21 a 40	Baja Confiabilidad	Naranja
De 41 a 60	Confiable	Amarillo
De 61 a 80	Muy Confiable	Verde
De 81 a 100	Excelente Confiabilidad	Celeste

Nota: Sánchez (2011).

Hernández et al. (2010), afirmaron que una de las formas prácticas para estimar la confiabilidad es a través de las medidas de coherencia o consistencia interna:

- (a) el alfa de Cronbach (desarrollado por J. L. Cronbach), y
- (b) los coeficientes KR-20 y KR-21 de Kuder y Richardson (1937).

El método de cálculo en ambos casos requiere una sola administración del instrumento de medición.

Se probó la confiabilidad del instrumento de recolección de datos mediante una prueba piloto con una muestra de 15 participantes. Esta prueba piloto arrojó un alfa de Cronbach en la variable independiente de 0.921 y 0.611 en la variable dependiente, lo cual indica que el instrumento utilizado es confiable y puede ser utilizado para la recolección de datos de muestra seleccionada.

En la presente investigación fue probado su confiabilidad a través del alfa de Cronbach, por tratarse de un instrumento politómico, se halló en la variable independiente una excelente Confiabilidad de 0.919 según Sánchez (2011) y una alta confiabilidad según Kerlinger y Lee (2002).

Tabla 6.

Confiabilidad del instrumento

Estadísticas de fiabilidad		
Alfa de Cronbach	Alfa de Cronbach basada en elementos estandarizados	N de elementos
,760	,618	16

Nota. SPSS 22

En la presente investigación fue probado su confiabilidad a través del alfa de Cronbach, por tratarse de un instrumento politómico, se halló en la variable dependiente una excelente Confiabilidad de 0.803 según Sánchez (2011) y una alta confiabilidad según Kerlinger y Lee (2002).

Tabla 7.

Confiabilidad del instrumento

Estadísticas de fiabilidad		
Alfa de Cronbach	Alfa de Cronbach basada en elementos estandarizados	N de elementos
,751	,872	9

Nota. PSS 22

Según Kerlinger y Lee (2002), el criterio de confiabilidad del instrumento, se determinó por el Coeficiente de Alfa Cronbach; que es aplicable a escalas de varios valores posibles, por lo que puede ser utilizado para determinar la confiabilidad en escalas de ítems. La escala de valores que determina la confiabilidad está dada por los siguientes valores:

No es confiable (-1 a 0)

Baja confiabilidad (0,001 a 0,46)

Moderada Confiabilidad (0,5 a 0,75)

Fuerte confiabilidad (0,76 a 0,89),

Alta confiabilidad (0,9 a 1).

2.8 Métodos de análisis de datos

Según Sánchez (2011) en la presente investigación se aplicó la Prueba de Normalidad de Kolmogorov Smirnov para comprobar si se sigue una distribución normal o no. De acuerdo a la prueba mencionada si la probabilidad del estadístico de contraste es mayor que 0.05 se dice que la variable si sigue una distribución normal, y si por el contrario la probabilidad es menor o igual que 0.05 no la sigue.

Según Sánchez (2011), el Procesamiento de datos, se realizará mediante el software SPSS en su Versión 22, con el cual se establecerán con apoyo de la estadística, los siguientes resultados:

Con la estadística descriptiva: se establecerán tablas de distribución de frecuencias y graficas de barras, las cuales se describirán, a través de promedios y variaciones porcentuales.

Con la estadística inferencial, se establecerán:

- a. Aplicando el Método de Regresión y Correlación, el hallazgo del modelo matemático de la investigación.
- b. Y mediante la distribución Beta, se explicarán
 - b1. Las influencias, según correlaciones (r), de las dimensiones de la variable independiente, con la Variable dependiente.
 - b2. La explicación, según el coeficiente de determinación (r^2), de cada dimensión independiente y dependiente.

Tabla 8.

Distribución Beta para medir las Influencias de la Variable Independiente con la Variable dependiente.

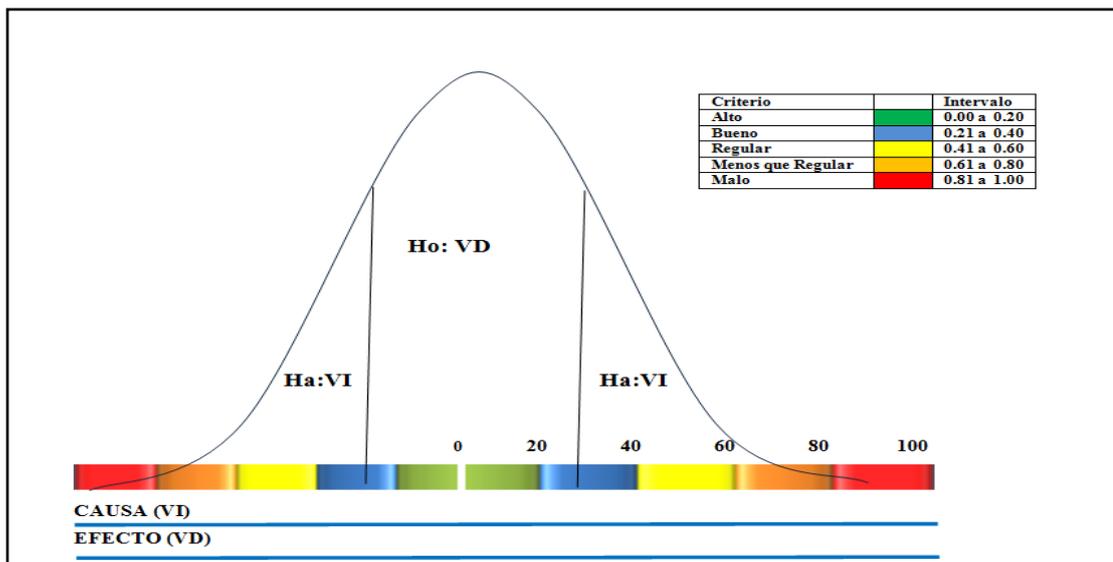
Modelo	Coeficientes no estandarizados		Coeficientes tipificados	
	B	Error típ.	Beta	Valor p
Dimensiones			Impacto	Correlación parcial

Nota. Sánchez (2011)

El resultado obtenido del Beta, se evaluará e interpretará luego, con apoyo de la herramienta del semáforo, y apoyados con la distribución simple según Sánchez (2011).

Intervalos de Correlaciones	Nivel descriptivo- correlacional		
	Nivel	Variables	
		Variable independiente	Variable dependiente
		Gestión estratégica policial	Prevención y reducción de accidentes de tránsito
	Poca Influencia		
	Regular Influencia		
De 0.41 a 0.60	Influencia Promedio		
De 0.61 a 0.80	Alta Influencia		
De 0.81 a 1.0	Muy Alta Influencia	R= 0.000	

Figura 6. Intervalos de Correlaciones de las Variable Independiente con la Variable dependiente, y sus Dimensiones, según Niveles.



Nota. Sánchez (2011)

Figura 7. Distribución S, según criterio causa-efecto.

2.9 Consideraciones éticas

Se realizará la investigación teniendo en cuenta los procedimientos establecidos en la universidad y se solicitarán las autorizaciones pertinentes, para la toma de muestra, sin falseamiento de datos.

La investigación buscará mejorar el conocimiento y la generación de valor en la institución y su grupo de interés.

El trabajo de investigación guardará la originalidad y autenticidad buscando un aporte por parte del tesista hacia la comunidad científica.

Los estudiantes serán informados acerca de la investigación y deberán dar su consentimiento voluntario antes de convertirse en participantes de la investigación.

Los estudiantes participantes en la investigación serán seleccionados en forma justa y equitativa y sin prejuicios personales o preferencias. Se respetará la autonomía de los participantes.

Se respetará los resultados obtenidos, sin modificar las conclusiones, simplificar, exagerar u ocultar los resultados. No se utilizarán datos falsos ni se elaborarán informes intencionados.

No se cometerá plagio, se respetará la propiedad intelectual de los autores y se citará de manera correcta cuando se utilicen partes de textos o citas de otros autores.

III. Resultados

3.1 Análisis Descriptivo

A continuación, se presentan los resultados obtenidos en la prueba de campo realizada, tanto para la variable independiente y la variable dependiente, aplicando las métricas correspondientes a los indicadores seleccionados. Dichos resultados son sometidos a un minucioso análisis para extraer los principales rasgos de su comportamiento y de este modo tener elementos de juicio para interpretar de manera global el comportamiento de las dos variables involucradas.

3.1.3 Análisis descriptivo de las variables

A continuación, se presenta de manera descriptiva la variable independiente y la variable dependiente en la figura 9 tenemos:

Gestión estratégica policial: 44%

Prevención y reducción de accidentes de tránsito: 56%

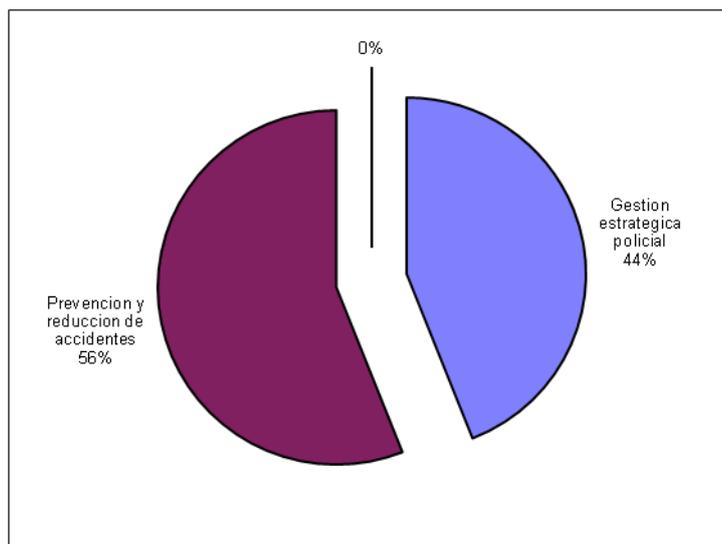


Figura 8. Porcentajes de la variable independiente y variable dependiente

Análisis descriptivo de las dimensiones de la variable independiente: gestión estratégica policial

A continuación, se presenta de manera descriptiva las dimensiones de la variable independiente en la figura X tenemos:

Recursos humanos: 27%

Recursos logísticos: 26%

Normas legales: 28%

Recursos tangibles: 19

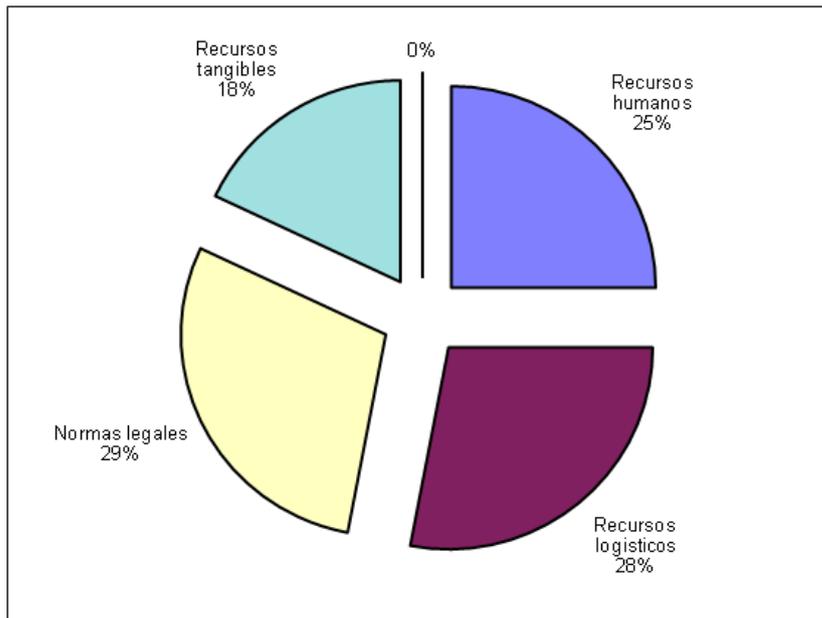


Figura 9. Porcentajes de las dimensiones de la variable independiente

Análisis descriptivo de las dimensiones de la variable dependiente: Prevención y reducción de accidentes de tránsito

A continuación, se presenta de manera descriptiva las dimensiones de la variable dependiente en la figura X tenemos:

Proactiva: 35%

Reactiva: 65%

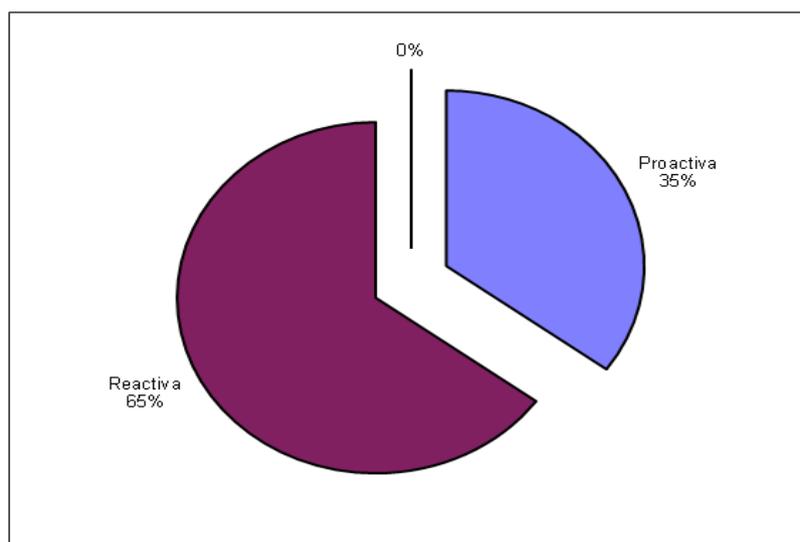


Figura 10. Porcentajes de las dimensiones de la variable dependiente

El 75.6% de personas encuestadas manifiestan estar en desacuerdo que el personal de la comisaria de Santa Felicia está debidamente capacitado en la prevención y reducción de accidentes de tránsito que se suscitan en el distrito de La Molina.

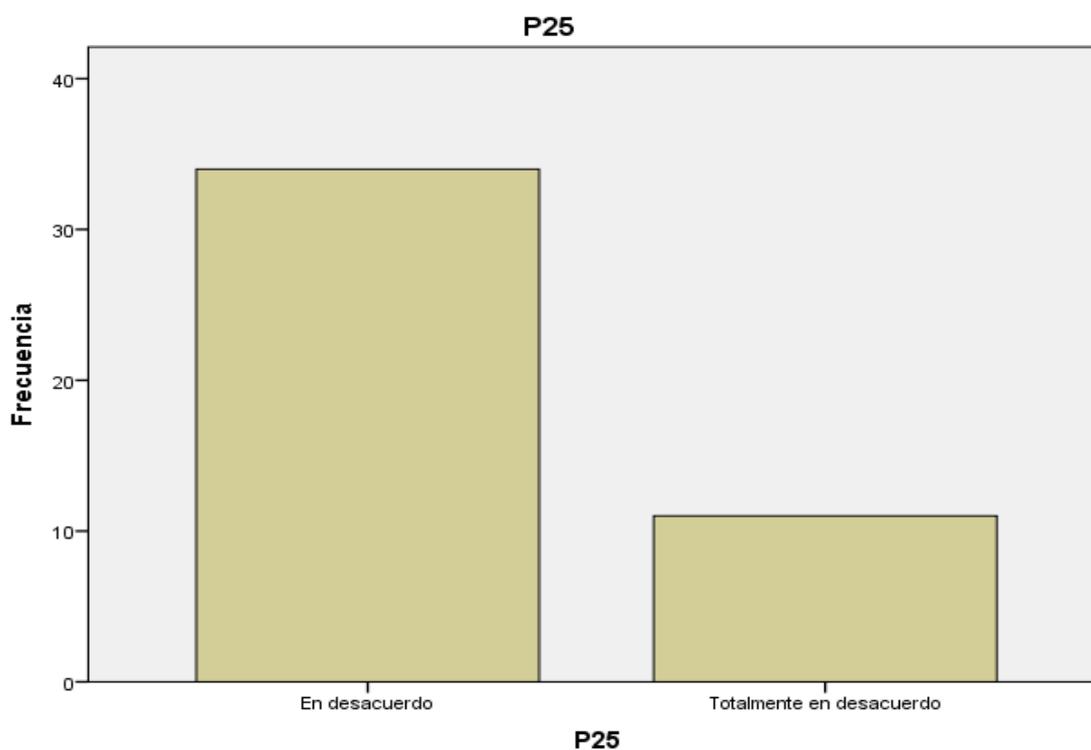


Figura 11. Resultados de la pregunta 25.

3.3 Prueba de hipótesis

3.3.1 Hipótesis General

Planteo de Hipótesis

Hi: Existe influencia directa entre la gestión estratégica policial y la prevención y reducción de accidentes de tránsito en el distrito de La Molina, año 2015.

Ho: No existe influencia directa entre la gestión estratégica policial y la prevención y reducción de accidentes de tránsito en el distrito de La Molina, año 2015.

Regla Teórica para Toma de Decisiones

Se utilizo la Regla de Decisión, comparando el Valor p calculado por la data con el Valor p teórico de tabla = 0.05. Si el Valor p calculado ≥ 0.05 , se Aceptará Ho. Pero, si el Valor p calculado < 0.05 , se Aceptará Hi.

Estadística de Prueba de Hipótesis

Se halló, mediante el Modelo de Regresión y Correlación de la variable Independiente gestión estratégica policial y la variable Dependiente prevención y reducción de accidentes de tránsito, tienen una correlación conjunta "R", de 0.983 y un valor ($p=0.000$).

Tabla 9.

Modelo R2

Modelo	R	R cuadrado	R cuadrado ajustado	Error típ. de la estimación	Valor p
1	,983 ^a	,966	,962	,10878	.000

Nota. SPSS 22

Interpretación

Como el Valor p calculado = 0.000 < 0.05 , se acepta que existe influencia directa entre la gestión estratégica policial y la prevención y reducción de accidentes de tránsito en el distrito de La Molina, año 2015.

3.3.2 Hipótesis Específica 1

1. Planteo de Hipótesis

Hi: Existe influencia directa entre la gestión estratégica según los recursos humanos y la prevención y reducción de accidentes de tránsito en el distrito de La Molina, año 2015.

Ho: No existe influencia directa entre la gestión estratégica según los recursos humanos y la prevención y reducción de accidentes de tránsito en el distrito de La Molina, año 2015.

Regla Teórica para Toma de Decisiones

Se utilizó la Regla de Decisión, comparando el Valor p calculado por la data con el Valor p teórico de tabla = 0.05. Si el Valor p calculado \geq 0.05, se Aceptará Ho. Pero, si el Valor p calculado $<$ 0.05, se Aceptará Hi.

Estadística de Prueba de Hipótesis

Se halló, mediante el Modelo de Regresión y Correlación de la dimensión gestión estratégica según los recursos humanos y la variable dependiente prevención y reducción de accidentes de tránsito, tienen una correlación conjunta "r", de 0.764 y un valor ($p=0.000$).

Tabla 10.

Correlación y valor p de la dimensión de recursos humanos

Gestión estratégica policial		Prevención y reducción de accidentes de tránsito
	Correlación de	,764
Recursos humanos	Pearson	
	Valor p (bilateral)	0.000
	N	45

Nota. SPSS 22

Interpretación

Como el Valor p calculado = $0.000 < 0.05$, se acepta que existe influencia directa entre la gestión estratégica según los recursos humanos y la prevención y reducción de accidentes de tránsito en el distrito de La Molina, año 2015.

3.3.3 Hipótesis Específica 2

Planteo de Hipótesis

Hi: Existe influencia directa entre la gestión estratégica según los recursos logísticos y la prevención y reducción de accidentes de tránsito en el distrito de La Molina, año 2015.

Ho: No existe influencia directa entre la gestión estratégica según los recursos logísticos y la prevención y reducción de accidentes de tránsito en el distrito de La Molina, año 2015.

Regla Teórica para Toma de Decisiones

Se utilizó la Regla de Decisión, comparando el Valor p calculado por la data con el Valor p teórico de tabla = 0.05 . Si el Valor p calculado ≥ 0.05 , se Aceptará H_0 . Pero, si el Valor p calculado < 0.05 , se Aceptará H_1 .

Estadística de Prueba de Hipótesis

Se halló, mediante el Modelo de Regresión y Correlación de la dimensión gestión estratégica según los recursos logísticos y la variable dependiente prevención y reducción de accidentes de tránsito, tienen una correlación conjunta "r", de 0.676 y un valor ($p=0.000$).

Tabla 11.

Correlación y valor p de la dimensión de recursos logísticos

Gestión estratégica policial		Prevención y reducción de accidentes de tránsito
	Correlación de	,676
Recursos logísticos	Pearson	
	Valor p (bilateral)	0.000
	N	45

Nota. SPSS 22

Interpretación

Como el Valor p calculado = 0.000 < 0.05, se acepta que existe influencia directa entre la gestión estratégica según los recursos logísticos y la prevención y reducción de accidentes de tránsito en el distrito de La Molina, año 2015.

3.3.4 Hipótesis Específica 3

Planteo de Hipótesis

Hi: Existe influencia directa entre la gestión estratégica según las normas legales y la prevención y reducción de accidentes de tránsito en el distrito de La Molina, año 2015.

Ho: No existe influencia directa entre la gestión estratégica según las normas legales y la prevención y reducción de accidentes de tránsito en el distrito de La Molina, año 2015.

Regla Teórica para Toma de Decisiones

Se utilizó la Regla de Decisión, comparando el Valor p calculado por la data con el Valor p teórico de tabla = 0.05. Si el Valor p calculado \geq 0.05, se Aceptará Ho. Pero, si el Valor p calculado < 0.05, se Aceptará Hi.

Estadística de Prueba de Hipótesis

Se halló, mediante el Modelo de Regresión y Correlación de la dimensión gestión estratégica según las normas legales y la variable dependiente prevención y reducción de accidentes de tránsito, tienen una correlación conjunta “r”, de 0.650 y un valor ($p=0.000$).

Tabla 12.

Correlación y valor p de la dimensión de Normas legales

Gestión estratégica policial		Prevención y reducción de accidentes de tránsito
	Correlación de	,650
Normas legales	Pearson	
	Valor p (bilateral)	0.000
	N	45

Nota. SPSS 22

Interpretación

Como el Valor p calculado = $0.000 < 0.05$, se acepta que existe influencia directa entre la gestión estratégica según las normas legales y la prevención y reducción de accidentes de tránsito en el distrito de La Molina, año 2015.

3.3.4 Hipótesis Específica 4

Planteo de Hipótesis

Hi: Existe influencia directa entre la gestión estratégica policial según los recursos tangibles y la prevención y reducción de accidentes de tránsito en el distrito de La Molina, año 2015.

Ho: No existe influencia directa entre la gestión estratégica policial según los recursos tangibles y la prevención y reducción de accidentes de tránsito en el distrito de La Molina, año 2015.

Regla Teórica para Toma de Decisiones

Se utilizó la Regla de Decisión, comparando el Valor p calculado por la data con el Valor p teórico de tabla = 0.05. Si el Valor p calculado ≥ 0.05 , se Aceptará H_0 . Pero, si el Valor p calculado < 0.05 , se Aceptará H_1 .

Estadística de Prueba de Hipótesis

Se halló, mediante el Modelo de Regresión y Correlación de la dimensión gestión estratégica según los recursos tangibles y la variable dependiente prevención y reducción de accidentes de tránsito, tienen una correlación conjunta "r", de 0.684 y un valor ($p=0.000$).

Tabla 13.

Correlación y valor p de la dimensión de Recursos tangibles.

Gestión estratégica policial		Prevención y reducción de accidentes de tránsito
	Correlación de	,684
Recursos tangibles	Pearson	
	Valor p (bilateral)	0.000
	N	45

Nota. PSS 22

Interpretación

Como el Valor p calculado = $0.000 < 0.05$, se acepta que existe influencia directa entre la gestión estratégica policial según los recursos tangibles y la prevención y reducción de accidentes de tránsito en el distrito de La Molina, año 2015.

IV. Discusiones

Modelo de regresión y correlación

Para evaluar los resultados de la investigación se utilizó el método del contraste de hipótesis utilizando el Modelo de Regresión y Correlación, el nivel de significación de estas relaciones según el Análisis de varianza de la regresión, y el análisis de la distribución Beta.

Se halló una correlación conjunta de 0.983.

Tabla 14.

Modelo de Regresión y Correlación

Modelo	R	R cuadrado	R cuadrado ajustado	Error típ. De la estimación	Valor p
1	,983 ^a	,966	,962	,10878	.000

Nota. SPSS 22

Según el Análisis de Varianza de la regresión, se halló un Valor $p = 0.000 < 0.05$, que significa que la influencia es de carácter significativo.

La distribución Beta

Aparte de calcular la correlación conjunta y las correlaciones parciales, se identifica las variables o dimensiones causa, que influyen más o menos a la variable criterio o variable dependiente. Se halló, mediante el análisis de la distribución Beta, que las dimensiones que más influyen son:

Recursos humanos (Beta =0.699).

Recursos tangibles (Beta =0.671).

Tabla 15.

Distribución Beta de la Variable Independiente

Modelo	Coeficientes		
	estandarizados Beta	Valor P	Correlaciones parciales
Recursos humanos	,699	,000	,764
Recursos logísticos	,663	,000	,676
Normas legales	,658	,000	,650
Recursos tangibles	,671	,323	,684

Nota. PSS 22

De igual manera, se identifican las variables o dimensiones de la variable dependiente (efecto), que se relacionan con la variable independiente. Se halló, mediante el análisis de la distribución Beta, que las dimensiones de la gestión estratégica policial, que presentan efectos por la prevención y reducción de accidentes, son:

Reactiva (Beta= 0.409).

Innovación (Beta= 0.372).

Tabla 16.

Distribución Beta de la Variable Dependiente

Modelo	Coeficientes		
	estandarizados Beta	Valor P	Correlaciones parciales
Proactiva	,461	,000	,690
Reactiva	,559	,000	,780

Discusión de resultados

Sánchez (2011), ubica estas zonas de intervalos en la base de la distribución S, determinado para muestras grandes, de $r = \pm 0.350$. Se utilizó los aspectos teóricos de La Cuarta Vía de Sánchez (2011), para un tipo de investigación básica. La decisión es la siguiente:

Si las correlaciones, producto de la Variable Independiente, y sus dimensiones (denominada H_a), se acercan cada vez más a la variable Dependiente (H_o), se está logrando la Fortaleza de la entidad; pero si las correlaciones se van alejando, se van convirtiendo, primero, en una oportunidad de cambios, y luego ingresarán a partes débiles y de amenaza, para la pervivencia de la organización.

Tabla 17.

Cuadro resumen: Gestión estratégica policial y la prevención y reducción de accidentes de tránsito.

Cuadro resumen de las dimensiones		
Intervalos Foda	Vi: gestión estratégica policial	Vd: prevención y reducción de accidentes de tránsito
De 0.01 a 0.200	Poca Influencia	
	Regular Influencia	
De 0.41 a 0.60	Influencia Promedio	
De 0.61 a 0.80	Alta Influencia	-Proactiva=0.690 -Reactiva=0.780
	-Normas legales=0.650 -Recursos logísticos=0.676 -Recursos tangibles=0.684 -Recursos humanos=0.764	
Modelo Regresión y Correlación	Correlación Conjunta = 0.983	

Nota. Sánchez (2011)

Efecto dimensión normas legales, recursos logísticos y recursos tangibles sobre proactiva

Según los hallazgos se encontraron que la dimensión normas legales tiene una correlación de (0.650, Debilidad) es decir el personal policial de la comisaria de La Molina no toma en cuenta las normas legales, considera que las leyes que regulan el tránsito en Lima, no son suficientes para prevenir los accidentes de tránsito que se tiene, además se tiene la dimensión recursos logísticos (0.676, Debilidad) es decir no se cuenta con las herramientas para ejecutar las actividades de prevención de accidentes de tránsito, los vehículos no reciben mantenimiento adecuado, no están operativos o no se cuenta con presupuesto para la compra de combustible.

Respecto a los recursos tangibles (0.684, Debilidad) se tiene en área de debilidad porque no se cuenta con la infraestructura necesaria, vehículos, equipos suficientes y tecnología de punta para optimizar las actividades y por consecuencia en la dimensión Proactiva (0.690, Debilidad) está en área de debilidad demostrando la causa-efecto con las anteriores dimensiones mencionadas ya que se relacionan porque a tener en área de debilidad las normas legales, recursos logísticos y recursos tangibles hace que el personal de la comisaria de Santa Felicia no sea proactivo en sus labores es decir no tiene herramientas para su labor de estrategia de acción.

Efecto dimensión recursos humanos sobre dimensión reactivo

La dimensión recursos humanos (0.764, Debilidad) está en área de debilidad es decir no se está capacitando al personal de la comisaria de Santa Felicia, no se maximiza las habilidades y destrezas del personal en mención y por consecuencia no se encuentran motivados para realizar sus labores, se muestra la causa-efecto en relación a la dimensión Reactiva (0.780, Debilidad) porque el personal de la comisaria de Santa Felicia, no está mostrando realmente sus cualidades especiales para las actividades de prevención de accidentes de tránsito.

Hallazgos y comparación con teorías y otras investigaciones Internacionales

Los hallazgos de la investigación se comparan con la investigación ecuatoriana de Enríquez (2010) titulada “Causas que generan los altos índices de contravenciones de tránsito en la ciudad de Tulcán y sus consecuencias”, que señala lo siguiente:

La principal causa de la comisión de contravenciones de tránsito en la ciudad de Tulcán es la falta de cultura de circulación, así arrojan los resultados de las encuestas, cada conductor se siente dueño de la vía pública y pretende hacer lo que él quiere, sin tomar en cuenta que sus derechos terminan en donde nacen los derechos de los demás.

Los conductores de automotores son muy confiados en las maniobras que ejecutan y piensan que ningún agente de tránsito les mira, entonces conducen en forma relajada, con negligencia e irresponsabilidad, sin tomar en cuenta que en todo momento los conductores de vehículos son responsables absolutos de la conducción de los mismos, esta conducta genera violación a la Ley Orgánica de Tránsito, por lo que son citados por los agentes de tránsito.

Hallazgos y comparación con teorías y otras investigaciones Nacionales

Los hallazgos de la investigación se comparan con la investigación de Sala (2009) titulada “Análisis de la gestión del presupuesto destinado al control y prevención de accidentes de tránsito en la red vial nacional del Perú”, que señala lo siguiente:

El servicio de transporte terrestre es una actividad social y económica de gran importancia para el país que, sin embargo, sin medidas de prevención pertinentes, puede constituir también una actividad de gran riesgo para las personas. Más de 700 muertos al año y 4,000 heridos en la red vial nacional están afectando los derechos fundamentales a la vida, la salud y la integridad de la población.

La evaluación del presupuesto público destinado al control y prevención de accidentes de tránsito en la red vial nacional del Perú a través del Sistema de Control en Garitas de peaje “Tolerancia Cero”, a pesar de haberse quintuplicado en

el año 2008 con referencia al año 2006, muestra en rasgos generales una leve disminución del número de accidentes de tránsito, la que no puede atribuirse necesariamente al Sistema de Control “Tolerancia Cero”. Por lo tanto, queda demostrado que la hipótesis planteada no es cierta. Sin embargo, dicho incremento presupuestal debe ser complementado con otras acciones paralelas para alcanzar el fin y propósito del marco lógico propuesto. Es decir, si el Estado peruano únicamente decide incrementar el presupuesto destinado a “Tolerancia Cero”, está sola acción va a ser insuficiente para lograr una disminución efectiva de la alta accidentalidad en las carreteras de la red vial nacional.

La evaluación del PEV de Servicios de Transporte Terrestre muestra, en rasgos generales, que la Dirección General de Transporte Terrestre cuenta con algunas técnicas y procedimientos que le permitirían efectuar una administración eficiente de sus recursos. No obstante, el sector Transporte Terrestre ha sufrido una serie de cambios institucionales recientes por la creación de SUTRAN que aún no se consolidan en un sistema coordinado y con una gestión pública de calidad. La evaluación de una línea presupuestaria obligó a diseñar un Marco lógico ad-hoc, sobre la base de la información proporcionada por los distintos actores. De este modo, se cuenta con una cadena lógica que justifica la intervención en Servicios de Transporte Terrestre en los distintos niveles de gobierno, así como con indicadores que gradualmente pueden servir para incorporarlos al quehacer de las entidades del caso.

El problema de la accidentabilidad en el Perú no es un componente aislado a cargo solamente del MTC, ni del control que se realiza a través del Sistema “Tolerancia Cero”, más bien es parte de un contexto multisectorial, incluyendo a la sociedad civil y a los operadores de servicio, con un elevado factor de informalidad, restricciones económicas y técnicas por superar y con intereses particulares de algunos actores.

La capacidad operativa de fiscalización de la Dirección General de Circulación Terrestre del Ministerio de Transportes y Comunicaciones en el servicio de transporte interprovincial de ámbito nacional es limitada. A mi juicio, todavía

cuenta con poco personal y escasos recursos e implementos para realizar la supervisión, fiscalización y la detección de las irregularidades de las empresas operadoras del servicio de transporte interprovincial de ámbito nacional, a pesar que cuenta con apoyo de los gobiernos regionales y la Policía Nacional del Perú.

Hallazgos y comparación con teorías

En nuestra investigación tenemos concordancia con Chiavenato (2012) quien indico que el capital humano es el primer escalón, la fuente de innovación. El dinero habla, pero no piensa, las maquinas trabajan mejor que cualquier ser humano, pero no crean, es lo primero que debemos pensar en cambiar la mentalidad del policía en la actualidad según mi experiencia.

V. Conclusiones

- Primera.** Existe influencia directa entre la gestión estratégica policial y la prevención y reducción de accidentes de tránsito en el distrito de La Molina, año 2015, demostrado con la correlación conjunta “R”, de 0.983 y un valor p calculado = $0.000 < 0.05$,
- Segunda.** Existe influencia directa entre la gestión estratégica según los recursos humanos y la prevención y reducción de accidentes de tránsito en el distrito de La Molina, año 2015 y tienen una correlación conjunta “r”, de 0.764, y un p- valor calculado = 0.000
- Tercera.** Existe influencia directa entre la gestión estratégica según los recursos logísticos y la prevención y reducción de accidentes de tránsito en el distrito de La Molina, año 2015 y tienen una correlación conjunta “r”, de 0.676, y un p-valor calculado = 0.000.
- Cuarta.** Existe influencia directa entre la gestión estratégica según las normas legales y la prevención y reducción de accidentes de tránsito en el distrito de La Molina, año 2015 y tienen una correlación conjunta “r”, de 0.650 y un valor ($p=0.000$)
- Quinta.** Existe influencia directa entre la gestión estratégica policial según los recursos tangibles y la prevención y reducción de accidentes de tránsito en el distrito de La Molina, año 2015 y tienen una correlación conjunta “r”, de 0.684 y un valor ($p=0.000$).

VI. Recomendaciones

- Primera.** El personal policial que ocupa cargos de responsabilidad en la Comisaria PNP de Santa Felicia, año 2015 se recomienda que debe participar en un programa de capacitación y adiestramiento, cuyas competencias organizacionales permitan gestionar el talento humano para que provean de inteligencia a la entidad en aspectos relativos a las disciplinas de aprendizaje inteligencia, aprendizaje organizacional, innovación y calidad.
- Segunda.** Se recomienda viabilizar un modelo de competencias organizacionales para la comisaria de Santa Felicia y se debe tomar en cuenta que no basta con cambiar por ágiles, flexibles y horizontales, es importante el cambio en la contraparte del sistema humano cultural que facilite la creatividad, innovación y la participación, puesto que si las estrategias siguen siendo tradicionales y estandarizadas, como organización no tendrá capacidad competitiva y comparativa para el futuro y la satisfacción de la comunidad.
- Tercera.** Se recomienda viabilizar la supervisión, fiscalización y la detección de las irregularidades de las empresas operadoras del servicio de transporte público en La Molina y de ámbito nacional, y contar con más personal operativo para así minimizar los riesgos de accidentes de tránsito y siempre contando la Policía Nacional del Perú con el apoyo del Estado peruano y gobiernos locales y regionales de ser el caso.

VII. Referencias

- Alvarado, J. (2005). *“Manual de Tránsito y Transporte Terrestre”*. Editorial de la Universidad Técnica Particular de Loja, Loja. Ecuador.
- Bambaren C. (2003). *Accidentes de tránsito en el Perú: Un problema emergente en la salud pública*. Lima: OPS.
- Bittel, L. (2000). *Administración de Personal. Traducción José Real Gutiérrez*.
- Burgelman, R. (2002). *Strategy is Destiny: How strategy – making shapes a company’s future*. New York: The Free Press.
- Cesán, V. (2011). Tesis *“Análisis de los accidentes de tránsito en la provincia de La Pampa en el período 2000-2004”*. Tesis para la obtención del título de Magíster en Epidemiología, Gestión y Políticas de Salud. Universidad Nacional de Lanús, Argentina.
- Colomer RC, Álvarez-Dardet D.C. (2001) *Promoción de la salud: concepto, estrategias y métodos*. En: Colomer RC, Álvarez-Dardet DC. *Promoción de la salud y cambio social*. Barcelona: Masson.
- Contreras F. y Huamán P. L. (2013) *La Gestión del Conocimiento y las Políticas Públicas*. Perú: Universidad María Auxiliadora.
- Chiavenato, I. (2002). *Gestión del Talento Humano*. México: Mc Graw Hill.
- Chiavenato, I. (2012) *Gestión del talento humano*. México. McGraw Hill.
- Chú García M. (2014). Tesis *“Características de los accidentes de tránsito terrestres y sus consecuencias médicas físicas inmediatas en las personas involucradas que son atendidas en el hospital de emergencias José Casimiro Ulloa*. Ministerio de Salud Enero a diciembre del 2010 Tesis Para optar el Grado Académico de Magister en Salud Pública. Perú:Universidad Nacional Mayor de San Marcos.

- Dessler, G. (2001). *Administración de personal*. (8va Ed.). México D.F: Pearson Education.
- Davenport, T. (2006). *Capital humano: creando ventajas competitivas a través de las personas*. Madrid: Ediciones Deusto.
- Dirección de Protección de Carreteras de la PNP. (2013). *Manual de organización y Funciones*. Lima: PNP.
- Dirección de Protección de Carreteras de la PNP. (2014). *Memoria anual*. Lima: PNP.
- Dirección de Protección de Carreteras de la PNP. (2013). *Manual de Procedimientos Operativos de la DIRPRCAR PNP*. Lima: PNP.
- Espinoza, V. (2006). *Toma de Decisiones. Dinámicas de Aprendizaje, Autoconocimiento y Comprensión*. Caracas- Venezuela. Trillas.
- Espinosa, M. F. (2007). *Introducción a la Calidad Total. Antología para la Experiencia Educativa Introducción a la Calidad Total de la Maestría en Gestión de la Calidad*. Universidad Veracruzana, México.
- Enríquez G. (2010). *Causas que generan los altos índices de contravenciones de tránsito en la ciudad de Tulcán y sus consecuencias*. Trabajo de investigación previa la obtención del grado de Magister en Ciencias Judiciales. Universidad central del Ecuador Universidad técnica del norte instituto de postgrado.
- Fernández R. (2013). *La dimensión económica del desarrollo sostenible*. Editorial Club Universitario. San Vicente. España.
- Gento, S. (2005). *Instituciones Educativas para la Calidad Total*. Madrid. España: Muralla.

- González, M. (2007). *Administración de Recursos Humanos: Diversidad-Caos*. México D.F: Patria cultural.
- Gallegos, M. (2007). *Procesos de gestión humana basados en competencias*: Arearh.
- Hernández, R., Fernández, C. y Baptista, M. (2010). *Metodología de la Investigación* (5a ed.). México D.F., México: McGraw-Hill.
- Jericó, P. (2008). *La nueva Gestión del Talento Construyendo Compromiso*. Madrid, España: Prentice Hall.
- Izar, J. M. y González, J. H. (2004). *Las 7 Herramientas Básicas de la Calidad*. Editorial Universitaria Potosina, México.
- Organización Mundial de la Salud. (2013). *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013*. Suiza: Departamento de Prevención de la Violencia y los Traumatismos y Discapacidad (VIP) de la ONU.
- Koontz, Gill y Wehrich, (2005). *Innovación Estratégica de Liderazgo para Mercados de Alta Competencia*. Santa Fe de Bogotá. Colombia. Editorial Mc Graw Hill.
- Cohen et al. (2001). *Pruebas y evaluación psicométricas*. México: Mc Graw Hill.
- Newbold, P., Carlson, W. y Thorne, B. (2008). *Estadística para Administración y Economía*. Madrid, España: Pearson Educación.
- Robbins, Stephen y Coutler, M. (2005). *Administración*. (Octava Edición) México. Editorial Pearson Educación de México, S.A.
- Rodríguez, C. (2008). *Propuesta sobre prevención de accidentes de tránsito dirigido a docentes de las escuelas saludables del Municipio Iribarren,*

Estado Lara. Tesis para obtener el grado de Magister Scientiarum. Universidad Centroccidental Lisandro Alvarado.

Ruiz-Rodríguez F., García-Ruiz S. (2010) *Accidentes de trabajo, enfermedades profesionales y su rehabilitación*. Universidad del Rosario.

Sánchez S., (2010), *Metodología: El Curso*. Cedeprim- Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Lima, Perú.

Sánchez S., (2011), *La cuarta vía*. CEDEPRIM- Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Lima, Perú.

Sánchez, S. y Pongo, O. (2014) *Tendencias Contemporáneas: Metodología y Estadística*, Lima. Perú: Imprenta UNFV.

Selmini, R. (diciembre de 2008). *La prevención: estrategias, modelos y definiciones en el contexto europeo*. Revista Latinoamericana de Seguridad Ciudadana. México.

Vendrell (2001). *La Información y su transformación en el Conocimiento de la Organización*. Estados Unidos: Thompson.

Sala, H. (2009). *Análisis de la gestión del presupuesto destinado al control y prevención de accidentes de tránsito en la red vial nacional del Perú*. Tesis para obtener el grado de Máster en Ingeniería Civil con Mención en Ingeniería Vial. Perú: Universidad de Piura.

VI. Apéndices

Apéndice A. Artículo científico

1. Título

Gestión estratégica policial y su influencia en la prevención y reducción de accidentes de tránsito en el distrito de La Molina.

2. Autor

José Antonio Escala Garibaldi

Email: jaeg1957@hotmail.com

3. Resumen

El objetivo es determinar La influencia de la gestión estratégica policial en la prevención y reducción de accidentes de tránsito en el distrito de la Molina", utilizó como métodos el enfoque cuantitativo, con diseño No Experimental, tipo básico.

El método es el hipotético deductivo, tipo básico, diseño no experimental, transversal correlacional, muestra de 45 policías de la comisaria de Santa Felicia, se utilizó el modelo estadístico de regresión y correlación.

La influencia de la variable Gestión estratégica policial es positiva y directa, hallando una correlación conjunta "R", de 0.983 y un valor $p=0.000$).

4. Palabras clave

Palabras clave que son: Gestión estratégica policial, prevención y reducción de accidentes de tránsito,

5. Abstract

This research entitled "Police Strategic management and its influence on the prevention and reduction of road accidents in the district of La Molina" as methods use quantitative approach with No Experimental design, basic type.

The statistical method used was as follows first, required the application of surveys 45 police commissioner of Molina, which allowed the statistical model using regression and correlation, calculate the mathematical model method.

The influence of the variable police Strategic management is positive and direct, finding a joint correlation "R" of 0.983 and $p = 0.000$ value.

It was found that the police Strategic management influences the prevention and reduction of road accidents in the district of La Molina, 2015.

6. Keywords

We cite eight (8) keywords are: Police Strategic Management, Prevention and Reduction of traffic accidents, human resources.

7. Introducción

En los últimos años, especialmente desde los principios de los años noventa, el aumento de la demanda del transporte y del tránsito vehicular ha causado, en las ciudades grandes, más congestión, demoras, accidentes y problemas ambientales. Ese aumento explosivo surge de un mayor acceso al automóvil, elevación del poder adquisitivo de las clases de ingresos medios, más el acceso al crédito, reducción de los precios de venta, más la oferta de los autos usados, crecimiento de la población y escasa aplicación de políticas estructuradas en el transporte urbano.

El transporte, permite el desarrollo de un gran número de actividades importantes de manera directa como indirectamente; y que genera también puestos de trabajo, en todo el territorio nacional.

El problema central de la investigación es:

- ¿Cómo la gestión estratégica policial influiría en la prevención y reducción de accidentes de tránsito en el distrito de La Molina, año 2015?

El objetivo general de la investigación es Evaluar la influencia de la gestión estratégica policial en la prevención y reducción de accidentes de tránsito en el distrito de La Molina, año 2015.

Los objetivos específicos de la investigación son:

- Establecer de qué manera la gestión estratégica según los recursos humanos influirían en la prevención y reducción de accidentes de tránsito en el distrito de La Molina, año 2015.

- Establecer de qué manera la gestión estratégica según los recursos logísticos influirían en la prevención y reducción de accidentes de tránsito en el distrito de La Molina, año 2015.
- Establecer de qué manera la gestión estratégica según las normas legales influirían en la prevención y reducción de accidentes de tránsito en el distrito de La Molina, año 2015.
- Evaluar cómo la gestión estratégica policial según los recursos tangibles influiría en la prevención y reducción de accidentes de tránsito en el distrito de La Molina, año 2015.

8. Metodología

Esta investigación es de tipo básica, cuantitativa, transversal, explicativa, empírica y no experimental. Este estudio se desarrolla bajo el enfoque cuantitativo porque los planteamientos a investigar son específicos y delimitados desde el inicio de un estudio. Además, las hipótesis se establecen previamente, esto es, antes de recolectar y analizar los datos. La recolección de los datos se fundamenta en la medición y el análisis en procedimientos estadísticos según Hernández et al. (2010).

La muestra de estudio se determinó en 45 policías de la Comisaria PNP Santa Felicia ubicado en la Calle Los Canarios, Mz. G lote 9 en la Urbanización San César en el periodo 2015, mediante la fórmula proveniente de la tabla de Atkins y Colton (citado por Sánchez 2010).

Se halló mediante el Alfa de Cronbach, con una Confiabilidad de 0.794.

Para evaluar los resultados de la investigación se utilizó el método del contraste de hipótesis utilizando el Modelo de Regresión y Correlación, el nivel de significación de estas relaciones según el Análisis de varianza de la regresión, y el análisis de la distribución Beta.

9. Resultados

Tabla 1

Modelo R²

Modelo	R	R cuadrado	R cuadrado ajustado	Error típ. de la estimación	Valor p
1	,983 ^a	,966	,962	,10878	.000

Fuente: SPSS 22

Como el Valor p calculado = 0.000 < 0.05, se acepta que existe influencia directa entre la gestión estratégica policial y la prevención y reducción de accidentes de tránsito en el distrito de La Molina, año 2015.

10. Discusión

Sánchez (2011), ubica estas zonas de intervalos en la base de la distribución S, determinado para muestras grandes, de $r = \pm 0.350$. Se utilizó los aspectos teóricos de La Cuarta Vía de Sánchez (2011), para un tipo de investigación básica. La decisión es la siguiente:

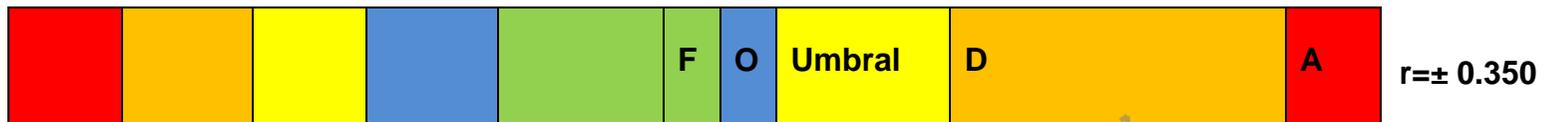
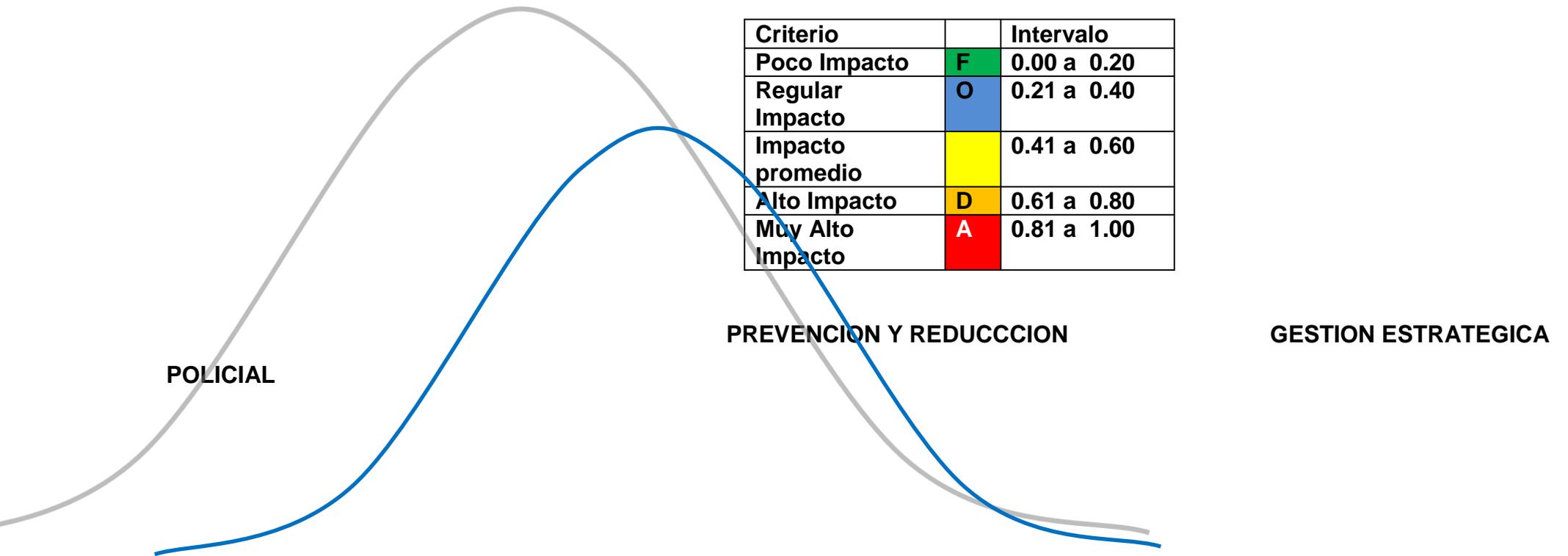
Si las correlaciones, producto de la Variable Independiente, y sus dimensiones (denominada Ha), se acercan cada vez más a la variable Dependiente (Ho), se está logrando la Fortaleza de la entidad; pero si las correlaciones se van alejando, se van convirtiendo, primero, en una oportunidad de cambios, y luego ingresarán a partes débiles y de amenaza, para la pervivencia de la organización.

Los resultados de la contrastación de hipótesis, se muestran en la figura 1 y en la Figura 2.

INTERVALOS FODA		CUADRO RESUMEN DE LAS DIMENSIONES	
		VI: GESTION ESTRATEGICA POLICIAL	VD: PREVENCION Y REDUCCION DE ACCIDENTES DE TRANSITO
De 0.01 a 0.200	Poca Influencia		
De 0.21 a 0.40	Regular Influencia		
De 0.41 a 0.60	Influencia Promedio		
De 0.61 a 0.80	Alta Influencia	-Normas legales=0.650 -Recursos logísticos=0.676 -Recursos tangibles=0.684 -Recursos humanos=0.764	-Proactiva=0.690 -Reactiva=0.780
De 0.81 a 1.0	Muy Alta Influencia		
Modelo Regresión y Correlación		Correlación Conjunta = 0.983	

Figura 1. Cuadro resumen: Gestión estratégica policial y la prevención y reducción de accidentes de tránsito

Nota. Sánchez (2011).



GESTIÓN ESTRATÉGICA POLICIAL

PREVENCIÓN Y REDUCCIÓN DE ACCI.

Nota. Sánchez (2011)

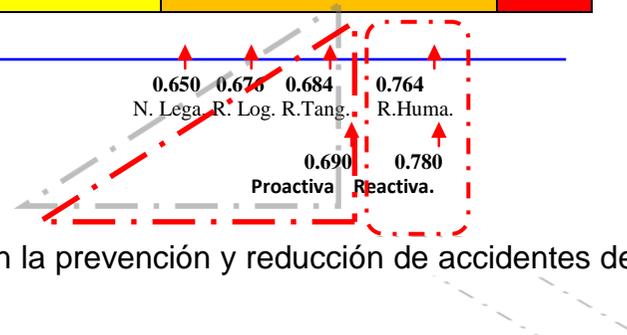


Figura 2 . Gestión estratégica policial y su influencia en la prevención y reducción de accidentes de tránsito en el distrito de La Molina”

11. Conclusiones

Primera. Existe influencia directa entre la gestión estratégica policial y la prevención y reducción de accidentes de tránsito en el distrito de La Molina, año 2015, demostrado con la correlación conjunta “R”, de 0.983 y un valor p calculado = $0.000 < 0.05$,

Segunda. Existe influencia directa entre la gestión estratégica según los recursos humanos y la prevención y reducción de accidentes de tránsito en el distrito de La Molina, año 2015 y tienen una correlación conjunta “r”, de 0.764, y un p- valor calculado = 0.000

Tercera. Existe influencia directa entre la gestión estratégica según los recursos logísticos y la prevención y reducción de accidentes de tránsito en el distrito de La Molina, año 2015 y tienen una correlación conjunta “r”, de 0.676, y un p-valor calculado = 0.000.

Cuarta. Existe influencia directa entre la gestión estratégica según las normas legales y la prevención y reducción de accidentes de tránsito en el distrito de La Molina, año 2015 y tienen una correlación conjunta “r”, de 0.650 y un valor ($p=0.000$)

Quinta. Existe influencia directa entre la gestión estratégica policial según los recursos tangibles y la prevención y reducción de accidentes de tránsito en el distrito de La Molina, año 2015 y tienen una correlación conjunta “r”, de 0.684 y un valor ($p=0.000$).

12. Referencias

1. Sánchez S., S. (2011), La cuarta vía 1ª Edición, CEDEPRIM- Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Lima, Perú.

Apéndice B: Matriz de consistencia:

"Gestión estratégica policial y su influencia en la prevención y reducción de accidentes de tránsito en el distrito de la molina"

PROBLEMA GENERAL	OBJETIVO GENERAL	HIPÓTESIS GENERAL	VARIABLES	DIMENSIONES	INDICADORES	METODOLOGIA
¿Cómo la gestión estratégica policial influiría en la prevención y reducción de accidentes de tránsito en el distrito de La Molina, año 2015?	Evaluar cómo la gestión estratégica policial influiría en la prevención y reducción de accidentes de tránsito en el distrito de La Molina, año 2015.	Existe influencia directa entre la gestión estratégica policial y la prevención y reducción de accidentes de tránsito en el distrito de La Molina, año 2015.	VARIABLE INDEPENDIENTE X: GESTION ESTRATEGICA POLICIAL VARIABLE DEPENDIENTE Y:PREVENCION Y REDUCCION DE ACCIDENTES DE TRANSITO	X1:Recursos humanos	X1.1:Nivel de conocimientos X1.2:Habilidades y destrezas X1.3:Nivel de motivación X2.1:Corporativa. X2.2:Sostenibilidad. X2.3:Nivel de calidad X3.1:Nivel de viabilidad. X3.2:Nivel de efectividad. X4.1: Activo Fijo. X4.2:Tecnologia Y1.1:Patrullajes Y1.2:Operativos Y1.2:Capacidad de atención al ciudadano. Y2.1:Toma de decisiones. Y2.2:Iniciativa.	1.Tipo y Nivel De La Investigación a. Tipo Básico b. Nivel Descriptivo-Correlacional. 2. Diseño Investigación No Experimental-Transversal. 3. Población Está conformada por todos los efectivos de la Comisaria PNP Santa Felicia ubicado en la Calle Los Canarios, Mz. G lote 9 en la Urbanización San César en el periodo 2015, correspondiente a 85 efectivos policiales ya que estos participan de manera exclusiva y cotidiana en las actividades diarias, y viven con intensidad las dimensiones que se pretende medir. 4.Muestra La muestra de estudio se determino en 45 policías de la Comisaria PNP Santa Felicia ubicado en la Calle Los Canarios, Mz. G lote 9 en la Urbanización San César en el periodo 2015, mediante la fórmula proveniente de la tabla de Atkins y Colton (citado por Sánchez 2010).
PROBLEMAS ESPECIFICOS	OBJETIVOS ESPECIFICOS	HIPÓTESIS ESPECIFICAS		X2:Recursos logísticos		
¿De qué manera la gestión estratégica según los recursos humanos influiría en la prevención y reducción de accidentes de tránsito en el distrito de La Molina, año 2015?	Establecer de qué manera la gestión estratégica según los recursos humanos influirían en la prevención y reducción de accidentes de tránsito en el distrito de La Molina, año 2015.	Existe influencia directa entre la gestión estratégica según los recursos humanos y la prevención y reducción de accidentes de tránsito en el distrito de La Molina, año 2015.		X3:Normas legales		
¿De qué manera la gestión estratégica según los recursos logísticos influiría en la prevención y reducción de accidentes de tránsito en el distrito de La Molina, año 2015?	Establecer de qué manera la gestión estratégica según los recursos logísticos influirían en la prevención y reducción de accidentes de tránsito en el distrito de La Molina, año 2015.	Existe influencia directa entre la gestión estratégica según los recursos logísticos y la prevención y reducción de accidentes de tránsito en el distrito de La Molina, año 2015.		X4:Recursos Tangibles		
¿De qué manera la gestión estratégica según las normas legales influiría en la prevención y reducción de accidentes de tránsito en el distrito de La Molina, año 2015?	Establecer de qué manera la gestión estratégica según las normas legales influirían en la prevención y reducción de accidentes de tránsito en el distrito de La Molina, año 2015.	Existe influencia directa entre la gestión estratégica según las normas legales y la prevención y reducción de accidentes de tránsito en el distrito de La Molina, año 2015.		Y1:Proactiva Y2:Reactiva		
¿Cómo la gestión estratégica policial según los recursos tangibles influiría en la prevención y reducción de accidentes de tránsito en el distrito de La Molina, año 2015?	Evaluar cómo la gestión estratégica policial según los recursos tangibles influiría en la prevención y reducción de accidentes de tránsito en el distrito de La Molina, año 2015.	Existe influencia directa entre la gestión estratégica policial según los recursos tangibles y la prevención y reducción de accidentes de tránsito en el distrito de La Molina, año 2015.				

Apéndice C: Matriz de datos

1-DEFINICION DEL OBJETIVO	2-ELABORACION DEL DISEÑO MUESTRAL	3-DISEÑO DEL INSTRUMENTO	4-EJECUCION DE LA ENCUESTA
<p>Definición del objetivo, que significa responder a la pregunta ¿qué se desea investigar y con qué propósito? Es el ¿qué y el para qué? De esto dependerá en gran parte los siguientes pasos a seguir.</p>	<p>Es la elaboración del diseño muestral, el cual dependerá del universo seleccionado y la cobertura que se pretende. Implica responder a la pregunta de ¿quién proveerá la información que se necesita?</p>	<p>Diseño del instrumento, es el cuestionario a utilizar; lo que implica responder a la pregunta de ¿cómo se captará la información? Además se define el tipo de preguntas, si serán cerradas o abiertas, debe utilizarse un lenguaje claro, sencillo y directo, y adaptado a la idiosincrasia del encuestado. Debe contar con preguntas que se interrelacionen para permitir un análisis más profundo.</p>	<p>Ejecución de la encuesta. El encuestador debe tener credibilidad, habilidad para realizar las entrevistas y contar con un buen respaldo institucional que permita reducir los márgenes de posibles resistencias.</p>

Nota. Elaboración propia

Apéndice D: Instrumento

CUESTIONARIO SOBRE GESTION ESTRATEGICA POLICIAL Y PREVENCION Y REDUCCION DE ACCIDENTES DE TRANSITO

Indicaciones Generales

El presente formulario es parte de una investigación sobre Gestión estratégica policial y prevención y reducción de accidentes de tránsito. Por favor sea muy honesto al responder, no es necesario proporcionar su nombre.

Muchas gracias por su colaboración

Sexo

FEMENINO ()	MASCULINO ()
--------------	---------------

Estado

SOLTERO ()	CASADO ()	VIUDO ()	DIVORCIADO ()	OTROS ()
-------------	------------	-----------	----------------	-----------

Grado de instrucción

Universitario completo ()	Universitario incompleto ()
Técnico completo ()	Técnico incompleto ()

Tiempo de servicio en La Policía Nacional

--

Codificación				
1	2	3	4	5
Totalmente de acuerdo	De acuerdo	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	En desacuerdo	Totalmente en desacuerdo

	VARIABLE INDEPENDIENTE: GESTION ESTRATEGICA POLICIAL	1	2	3	4	5
	DIMENSION 1: RECURSOS HUMANOS					
	INDICADOR :NIVEL DE CONOCIMIENTOS					
1	¿El personal que presta servicios en la comisaria de Santa Felicia, es capacitado o ha realizado un curso sobre estrategias para prevenir y reducir accidentes de tránsito?					
2	¿Sus compañeros de trabajo dominan técnicas para prevenir y reducir accidentes de tránsito?					
	INDICADOR :HABILIDADES Y DESTREZAS					
3	¿Sus compañeros de trabajo tienen habilidades y destrezas especiales para prevenir y reducir accidentes de tránsito en el distrito de La Molina?					
4	¿El personal que presta servicios en la comisaria de Santa Felicia, ha sido seleccionado para prestar servicios en dicha Unidad PNP?					
	INDICADOR :NIVEL DE MOTIVACION					
5	¿Los efectivos policiales que prestan servicios en la comisaria de Santa Felicia, se sienten a gusto?					
6	¿El personal que presta servicios en la comisaria de Santa Felicia, constantemente es motivado por el Jefe de Unida o la Institución policial?					
	DIMENSION 2:RECURSOS LOGISTICOS					
	INDICADOR : SOSTENIBILIDAD					
7	¿Los vehículos para el patrullaje de la comisaria de Santa Felicia, reciben el mantenimiento adecuado?					
8	¿Los vehículos para el patrullaje de la comisaria de Santa Felicia, reciben el combustible suficiente para el servicio?					
	INDICADOR : NIVEL DE CALIDAD					
9	¿Considera que, los vehículos para el patrullaje de la comisaria de Santa Felicia, son los recomendables para el servicio?					
10	¿Los vehículos para el patrullaje de la comisaria de Santa Felicia, se encuentran en buen estado de operación?					
	DIMENSION 3:NORMAS LEGALES					
	INDICADOR : NIVEL DE VIABILIDAD					
11	¿Considera que las leyes que regulan el transito, son suficientes para prevenir y reducir los accidentes de tránsito?					
	INDICADOR :NIVEL DE EFECTIVIDAD					

12	¿Las leyes que regulan el tránsito, permiten al personal de la comisaria de Santa Felicia prevenir y reducir los accidentes de tránsito con efectividad?					
	DIMENSION 4:RECURSOS TANGIBLES					
	INDICADOR :ACTIVO FIJO					
13	¿Cuenta la comisaria de Santa Felicia con la infraestructura necesaria para realizar sus actividades?					
14	¿Cuenta la comisaria de Santa Felicia con vehículos y equipos suficientes ante cualquier emergencia?					
	INDICADOR : TECNOLOGIA					
15	¿Cuenta la comisaria de Santa Felicia con tecnología de punta para realizar sus actividades?					
16	¿La tecnología que maneja la comisaria de Santa Felicia para realizar sus actividades es difícil de entender para usted?					
	VARIABLE DEPENDIENTE: PREVENCIÓN Y REDUCCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO					
	DIMENSION:PROACTIVA					
	INDICADOR :PATRULLAJES					
17	¿El patrullaje efectuado por la comisaria de Santa Felicia, permite prevenir y reducir los accidentes de tránsito?					
18	¿El patrullaje realizado por la comisaria de Santa Felicia, para prevenir y reducir accidentes de tránsito obedece a una estrategia?					
	INDICADOR :OPERATIVOS					
19	¿Los operativos que efectúa la comisaria de Santa Felicia, son efectivos previniendo los accidentes de tránsito?					
20	¿Los operativos que efectúa la comisaria de Santa Felicia, son estratégicos para prevenir accidentes de tránsito?					
	INDICADOR:CAPACIDAD DE ATENCIÓN AL CIUDADANO					
21	¿Personal de la comisaria de Santa Felicia, siempre llega primero ante un accidente de tránsito para auxiliar a los heridos?					
	DIMENSION 2 :REACTIVA					
	INDICADOR:TOMA DE DECISIONES					
22	¿Considera que el jefe de la comisaria de Santa Felicia toma decisiones inmediatas en mejorar las estrategias para la prevención de accidentes de tránsito, sin esperar que el Comando las disponga?					
23	¿Considera que las decisiones tomadas en la prevención y reducción de accidentes de tránsito, son consultadas primero al Comando Policial?					
	INDICADOR:INICIATIVA					
24	¿El personal de la comisaria de Santa Felicia tiene iniciativa para mejorar la prevención de accidentes de tránsito en el distrito de La Molina?					

25	¿El personal de la comisaria de Santa Felicia está debidamente capacitado en la prevención y reducción de accidentes de tránsito que se suscitan en el distrito de La Molina?					
----	---	--	--	--	--	--

Muchas gracias...

Apéndice E. Prueba piloto

Confiabilidad aplicada en la comisaría del distrito de La Molina

La prueba piloto fue aplicada a 15 efectivos policiales de la comisaría del distrito de La Molina en el mes de Diciembre 2015, se halló en la variable independiente y dependiente una confiabilidad utilizando el Alpha de Cronbach de 0.921 y 0.611.

N°	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9	P10	P11	P12	P13	P14	P15	P16	P17	P18	P19	P20	P21	P22	P23	P24	P25
1	1	1	2	3	2	5	5	5	4	4	4	4	2	4	2	2	1	1	1	2	4	4	1	5	4
2	1	1	2	3	2	5	5	5	4	4	4	4	2	4	2	2	1	1	1	2	4	4	1	5	4
3	1	1	2	3	2	5	5	5	4	4	4	4	2	4	2	2	1	1	1	2	4	4	1	5	4
4	1	1	2	3	2	5	5	5	4	4	4	4	2	4	2	2	1	1	1	2	4	4	1	5	4
5	1	1	2	3	2	5	5	5	4	4	4	4	2	4	2	2	1	1	1	2	4	4	1	5	4
6	1	1	2	3	2	5	5	5	4	4	4	4	2	4	2	2	1	1	1	2	4	4	1	5	4
7	1	1	2	3	2	5	5	5	4	4	4	4	2	4	2	2	1	1	1	2	4	4	1	5	4
8	1	1	2	3	2	5	5	5	4	4	4	4	2	4	2	2	1	1	1	2	4	4	1	5	4
9	1	1	2	3	2	5	5	5	4	4	4	4	2	4	2	2	1	1	1	2	4	4	1	5	4
10	1	1	2	4	3	5	5	5	4	4	4	4	2	4	2	2	1	1	1	2	4	4	1	5	4
11	1	1	2	4	3	5	5	5	4	4	4	4	2	4	2	2	1	1	1	2	4	4	1	5	4
12	1	1	2	4	3	5	5	5	4	4	4	4	2	4	2	2	1	1	1	2	4	4	1	5	4
13	1	1	2	4	3	5	5	5	4	4	4	4	2	4	2	2	1	1	1	2	4	4	1	5	4
14	1	1	2	4	3	5	5	5	4	4	4	4	2	4	2	2	1	1	1	2	4	4	1	5	4
15	1	1	2	4	3	5	5	5	4	4	4	4	2	4	2	2	1	1	1	2	4	4	1	5	4

Estadísticas de fiabilidad variable independiente

	Alfa de Cronbach	
Alfa de Cronbach	basada en elementos estandarizados	N de elementos
,921	,978	16

Estadísticas de fiabilidad variable dependiente

	Alfa de Cronbach	
Alfa de Cronbach	basada en elementos estandarizados	N de elementos
,611	,704	9