



**UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO**

**ESCUELA DE POSGRADO**  
**PROGRAMA ACADÉMICO DE MAESTRÍA EN GESTIÓN**  
**PÚBLICA**

Gestión municipal y seguridad vial de la ciudad de Tarapoto, 2022

**TESIS PARA OBTENER EL GRADO ACADÉMICO DE:**

Maestra en Gestión Pública

**AUTOR:**

Upiachihua Salas Luz Amparo (orcid.org/0000-0003-3691-9230)

**ASESORA:**

Dra. Contreras Julián, Rosa Mabel (orcid.org/0000-0002-9345-1351)

**LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:**

Reforma y modernización del Estado

**LÍNEA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL UNIVERSITARIA:**

Fortalecimiento de la democracia, liderazgo y ciudadanía

**TARAPOTO – PERÚ**

**2022**

## **Dedicatoria**

A Dios por ser quien me bendice y protege, a mi familia, como a mi madre, y los amores de mi vida: mis hijos y su padre, por ser las personas más importantes, quienes me apoyan, confían y están pendiente siempre de mí.

**Luz Amparo**

## **Agradecimiento**

A mi Asesora Dra. Rosa Mabel Contreras Julián porque fue una de las personas que ha contribuido a que pueda seguir avanzando a pesar de mis dificultades, siempre confió, animó, me tuvo una enorme paciencia para concluir con esta investigación.

**La autora**

## Índice de contenidos

Caratula .....	i
Dedicatoria.....	ii
Agradecimiento .....	iii
Índice de contenidos .....	iv
Índice de tablas .....	v
Índice de figuras.....	vi
Resumen .....	vii
Abstrac.....	viii
I. INTRODUCCIÓN.....	1
II. MARCO TEÓRICO .....	7
III. METODOLOGÍA.....	18
3.1. Tipo y diseño de investigación .....	18
3.2. Variables y operacionalización.....	19
3.3. Población, muestra, muestreo .....	19
3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos .....	20
3.5. Procedimientos .....	23
3.6. Métodos de análisis .....	24
3.7. Aspectos éticos.....	24
IV. RESULTADOS .....	26
V. DISCUSIÓN.....	32
VI. CONCLUSIONES .....	40
VII. RECOMENDACIONES.....	42
REFERENCIAS .....	44
ANEXOS.....	53

## Índice de tablas

Tabla 1: <i>El nivel de las dimensiones de la gestión municipal</i> .....	26
Tabla 2: <i>Nivel de las dimensiones de seguridad vial</i> .....	27
Tabla 3: <i>Pruebas de normalidad de los datos</i> .....	27
Tabla 4: <i>Correlación entre las acciones estratégicas y seguridad vial</i> .....	28
Tabla 5: <i>Correlación entre la calidad de servicio y seguridad vial</i> .....	29
Tabla 6: <i>Correlación entre control municipal y seguridad vial</i> .....	29
Tabla 7: <i>Correlación entre gestión municipal y seguridad vial</i> .....	30

## Índice de figuras

Figura 1: <i>Dispersión de las variables y coeficiente de determinación</i> .....	30
---	----

## Resumen

La investigación tuvo como objetivo determinar la relación entre gestión municipal y seguridad vial de la ciudad de Tarapoto, 2022. El enfoque fue cuantitativo, tipo básico, diseño no experimental, nivel correlacional de corte transversal. La población estuvo conformada por 50 trabajadores, muestra de 50. Se utilizó la encuesta como técnica y el cuestionario como instrumentos. Como resultado, el nivel de dimensiones de la gestión municipal en acciones estratégicas tiene 68 % siendo poco adecuadas, en calidad de servicio, tiene 62 % nivel medio, y control municipal, 48 % poco, respecto al nivel de dimensiones de seguridad vial en los factores de accidentes tiene 84 % nivel medio, y herramientas de seguridad, con 52 % siendo poco adecuadas. Se concluyó que no existe relación directa y significativa entre la gestión municipal y la seguridad vial de la ciudad de Tarapoto, con un coeficiente de correlación de Pearson positiva y muy baja ( $r=0,101$ ) con un sig. (bilateral) superior ( $p=0,485$ ) al p-valor requerido ( $p<0,05$ ). El coeficiente de determinación, de la seguridad vial es al 1 % de la gestión municipal y la diferencia del 99 % se debe a otros causales diferentes a la gestión. Por tanto, las variables son independientes.

**Palabras clave:** Gestión estratégica, seguridad vial, factores de accidente, herramientas de seguridad.

## Abstrac

The objective of the research was to determine the relationship between municipal management and road safety in the city of Tarapoto, 2022. The approach was quantitative, basic type, non-experimental design, cross-sectional correlational level. The population consisted of 50 workers, a sample of 50. The survey was used as a technique and the questionnaire as instruments. As a result, the level of dimensions of municipal management in strategic actions has 68% being inadequate, in quality of service, it has 62% medium level, and municipal control, 48% little, with respect to the level of dimensions of road safety in the Accident factors have 84% medium level, and security tools, with 52% being inadequate. It was concluded that there is no direct and significant relationship between municipal management and road safety in the city of Tarapoto, with a positive and very low Pearson correlation coefficient ( $r=0.101$ ) with a sig. (bilateral) higher ( $p=0.485$ ) than the required p-value ( $p<0.05$ ). The coefficient of determination of road safety is 1% of the municipal management and the difference of 99% is due to causes other than management. Therefore, the variables are independent.

**Keywords:** Strategic management, road safety, accident factors, safety tools.

## I. INTRODUCCIÓN

Por muchas décadas, diversas autoridades han venido aunando fuerzas para mejorar las condiciones de vida, en varias esferas del mundo moderno, y es donde las autoridades de un estado tienen un rol tan importante en el manejo del desarrollo económico al encontrarse a cargo de una gestión que desea superar los retos que se les avecina, para así alcanzar el bien común de los ciudadanos. Desde el punto de vista de la gestión municipal se pueden suscitar momentos desagradables cuando no se actúa o prevé medidas, que puedan dar seguridad al ser humano, aun más, teniendo en cuenta la existencia de personas que mueren producto de accidentes en vías de tránsito o sufren consigo traumatismos, que generan la pérdida parcial o total del cuerpo y que, lamentablemente, se relacionan con diversos factores que acarrea la seguridad vial (MTC, 2017), y en muchas ocasiones son por falta de educación vial y grado de responsabilidad al momento de estar sentado frente al volante, teniendo de esta manera un gran problema social; sin embargo, hay que tener en cuenta que esto no suele ser solo responsabilidad del ciudadano, sino también del manejo de estrategias y control que viene desarrollando las Municipalidades (Ley N° 27972, 2003).

Es así que, si partimos sobre la situación en el que se encuentra en el mundo, se puede encontrar que según la OMS (2022), muestra un Plan Mundial cuyo fin es la reducción de muertes y traumatismos provocados, que a su vez promedia que estos sucesos catastróficos estaría llegando a un 50% hasta el año 2030, más aún, teniendo en cuenta que estos desastres que ocasiona los accidentes de tránsito realmente son cifras alarmantes en comparación a años anteriores, y que lamentablemente son causas principales de muerte en el mundo. Asimismo, se han experimentado los siniestros de tránsito que vienen a coronarse como la gran causa de muerte tanto en América Latina como el Caribe, generando un elevado costo social y económico, esto, según informa el secretario general de la ONU (2022) sobre seguridad vial, en donde, además, menciona su importancia, la misma que es considerada como la pandemia silenciosa.

Por otro lado, en el Perú, congresistas se han referido al respecto tales como Luciana León (2019), quien mencionó, que, para detener diversos accidentes de tránsito, es necesario reforzar integralmente PENsv, cuya estrategia debe ser de cinco años, en donde necesariamente tienen que incluir a los medios de comunicación para que implementen una campaña nacional de prevención, que pueda concientizar y educar a conductores y peatones. Asimismo, cabe recalcar que en los últimos 25 años el Estado ha venido realizando esfuerzos para que el plan de gestión en seguridad vial mejore a través de sus políticas, creando y modificando la legislación, teniendo como preocupación a las estructuras institucionales para que exista mejores competencias dentro de la gestión de seguridad vial.

Sin embargo, los resultados que se han suscitado y se vienen suscitando durante estos últimos años causa descontento por cuanto no hay mejora pese a las interminables soluciones que trata de impartir el Estado peruano, por lo que si se toma en cuenta a lo que fue el año 2020 se registraron las siguientes cifras: Accidentes: 57396, lesionados: 38447, fallecidos: 2159, y en el año 2021 fue en aumento siendo sus cifras las siguientes: Accidentes: 74624, lesionados: 49519, fallecidos: 3032; esto sin contar que en el presente año 2022 va en aumento las cifras, y todo esto viene siendo reportado por el Observatorio Nacional – SV (2022); asimismo, se podría considerar que estos accidentes pueden estar suscitados básicamente por la irresponsabilidad que habita en los conductores, especialmente por la extralimitación de velocidad y consumo de sustancias alcohólicas como también otros factores que indudablemente se necesita de manera urgente la intervención del Estado, para que apliquen rigurosas estrategias y gran control en todo lo referente a seguridad vial, todo ello con el objeto de reducir los índices de mortalidad (MEF, 2022).

Ahora, pasamos a nuestra región de San Martín, la cual tampoco está ajeno a la realidad problemática que viene causando revuelo en todas partes del mundo y de nuestro país, por cuanto, si bien es cierto han tratado por todos los medios de realizar concientización a la ciudadanía, sobre seguridad vial; sin embargo, son diferentes factores que se dan, para que ocurran los accidentes de tránsito,

siendo que con ello, cada día se van sumando víctimas a las estadísticas de muerte, cuya cifra sigue en aumento y es dado a conocer por la PNP (2022), que los índices de desastre que se da en tránsito se ha acrecentado a un 10 por ciento durante el año 2021, tales como, sucesos con consecuencias graves o seguidas de muerte, mientras en lo que va del año 2022, resalta bastante la imprudencia de los conductores, dándose por choques, por conducir en estado de ebriedad, por no respetar las señales de tránsito, así lo dio a conocer el funcionario de la Municipalidad provincial de San Martín (MPSM), Edson Espinoza (2022), el cual indica que son los conductores quienes no toman conciencia y siguen manejando sus unidades de manera irresponsable en estado de ebriedad o no respetan simplemente las señalizaciones, pudiendo así superar al índice del año 2021.

El gran problema que derivan estas dos variables de investigación, radica en los constantes accidentes de tránsito que se están presentando a lo que va del año en la ciudad de Tarapoto, trayendo consigo no solo lesiones leves o graves en la persona sino también la muerte, con ello nuestras autoridades han venido lidiando por mejorar sus estrategias para disminuir estas incidencias, sin embargo, poco se ha podido hacer al respecto, ya que cada día que pasa los ciudadanos de Tarapoto se les denota su falta de compromiso, manifestándose consigo la irresponsabilidad y desconocimiento de las normas de tránsito, eso sin contar otros factores que la MPSM tiene un gran reto por mejorar, ya que debe tener mayor control y manejo de sus estrategias, para poder concientizar a los habitantes.

Es por ello, que inseguridad vial se ha ido colocando como un tema de gran interés por el gran índice de mortalidad que viene preocupando a la población, esto debido a la cantidad elevada de accidentes tales como el de tránsito, que ha ocasionado diversos problemas en las familias que lamentablemente tienen que lidiar con problemas de orden económico y social, todo esto debido a diferentes causas tales como la precipitación del conductor en conducir en estado de ebriedad, o por no tomar en cuenta las señales de tránsito, como también otros factores de seguridad vial ajenos al conductor, tomando en cuenta

además que el tema de seguridad vial es donde se debe tener gran interés en los gobiernos y organismos que están básicamente encargados del tránsito y transporte, por lo que devienen a que estos sucesos lamentables necesitan la intervención del Estado. Todo esto, trae consigo grandes consecuencias en la pérdida de familiares, pérdidas económicas y alta demanda de denuncias, que, dicho sea de paso, las personas afectadas pueden hasta llegar a sentir el abandono por parte del Estado como también la desconfianza hacia nuestras autoridades. Por otro lado, el gran problema que enmarca a esta investigación se da por el poco conocimiento a una posible relación entre gestión municipal y seguridad vial de Tarapoto, con ello poder saber el nivel que tienen ambas variables. Por lo tanto, este estudio, pretendió lograr demostrar la dependencia que hay entre las variables, a ello se sumaría las consecuencias, que al no ser atendida esta problemática oportunamente, se estuviera obviando quizás a las sugerencias sobre cómo se podría mejorar la seguridad vial exclusivamente en Tarapoto, todo ello con el fin de que se pueda reducir los grandes índices de mortalidad en accidentes de tránsito y con ello se pueda tomar decisiones que beneficien a los ciudadanos Tarapotinos.

Basándose a esta gran realidad plasmada, se encuentra necesario plantear los problemas, para ello, se cuenta con un **problema general**, tal como: ¿Cuál es la relación entre gestión municipal y seguridad vial de la ciudad de Tarapoto, 2022?, por otro lado, se cuenta con los **problemas específicos**, las cuales son: ¿Cuál es el nivel de las dimensiones de gestión municipal de la ciudad de Tarapoto, 2022?; ¿Cuál es el nivel de las dimensiones de seguridad vial de la ciudad de Tarapoto, 2022?; ¿Cuál es la relación entre las dimensiones de gestión municipal y seguridad vial de la ciudad de Tarapoto, 2022?

En este momento, nos centramos en la justificación las cuales tenemos los siguientes: **Justificación por conveniencia**, fue útil para todos los servidores que cumplen funciones en el área de Sub gerencia municipal de promoción de transporte, tránsito y seguridad vial de la MPSM, como para sus otras áreas y colaboradores, porque mostró la realidad que viene atravesando la institución en cuanto a las faltas de implementaciones en seguridad vial dentro de la gestión

de la municipalidad, las cuales son necesarias para dar solución al problema dentro de la institución, como salvaguarda de todos los ciudadanos para que puedan tomar conciencia de estar informados, en donde existe la preocupación para proteger los derechos de este grupo vulnerable. **Relevancia social**, permitió a la MPSM, a tomar acciones y estrategias de control, para ello se tuvo que buscar cual es el factor que predomina para la existencia de tantos accidentes de tránsito, como también el control y seguimiento, para evaluar e informar sobre el desarrollo de las actividades que viene realizando como gestión municipal, con esto se generó un gran impacto en la sociedad y sobre todo para el ciudadano que vive en Tarapoto. **Valor teórico**, aquí se tuvo en cuenta la teoría sobre las acciones estratégicas, calidad de servicio, control municipal, factores de riesgo y herramientas de seguridad vial, de esa manera se pudo determinar cuáles son las causantes o lo principales causantes que pueden ocasionar los accidentes pese a las medidas que viene manejando la Municipalidad, con ello evitar, corregir o minimizar la tasa de mortalidad. **Implicancia práctica**, esta investigación se realizó porque existe la necesidad de dar a conocer que deben mejorar las estrategias que vienen implementando en la actualidad la municipalidad con respecto a la seguridad vial, asegurando con ello el cuidado, el compromiso de cuidar la vida y la salud del ciudadano de Tarapoto. **Utilidad metodológica**, las variables que se analizó, estuvo sujeta a la evaluación correlacional que lleno de aporte para mejora de la entidad, dado que permitió que las variables sean conocidas y relacionadas entre sí, tomando en cuenta también todo lo encontrado en el camino de nuestra investigación, logrando plasmar las recomendaciones pertinentes, también en este estudio se aportó dos instrumentos de investigación, que fueron elaborados por el autor, para luego ser presentados y validados por 3 especialistas en el tema, contando de ellos la fiabilidad, la cual fue de gran utilidad y ayuda para futuras investigaciones que tengan interés al tema.

Habiendo tomado en cuenta lo mencionado en párrafos anteriores, se propuso los objetivos para ello se tuvo de manera **general** a: Determinar la relación entre gestión municipal y seguridad vial de la ciudad de Tarapoto, 2022. Y por otro lado se dio a los **específicos**: O<sub>1</sub>: Identificar el nivel de las dimensiones de

gestión municipal de la ciudad de Tarapoto, 2022, O<sub>2</sub>: Evaluar el nivel de las dimensiones de seguridad vial de la ciudad de Tarapoto, 2022, O<sub>3</sub>: Analizar la relación entre las dimensiones de gestión municipal y seguridad vial de la ciudad de Tarapoto, 2022.

Finalmente, se logró una adecuada respuesta a nuestros problemas, la cuales nos planteamos como hipótesis que ayudaron a comprobar suposiciones, para ello se contó con la **general**, a: H<sub>i</sub>: Existe la relación entre gestión municipal y seguridad vial de la ciudad de Tarapoto, 2022. Asimismo, se tuvo a las **específicas**, tales como: H<sub>1</sub>: El nivel de las dimensiones de gestión municipal de la ciudad de Tarapoto, 2022, es bueno, H<sub>2</sub>: El nivel de las dimensiones de seguridad vial de la ciudad de Tarapoto, 2022, es alto, H<sub>3</sub>: Existe la relación entre las dimensiones de gestión municipal y seguridad vial de la ciudad de Tarapoto, 2022.

## II. MARCO TEÓRICO

Respecto a estas variables abordadas, se tiene diversas investigaciones en distintos entornos. Tal es el caso a **nivel internacional** tenemos que según: Romo, et al. (2022). El tipo de investigación fue cuantitativa, de diseño no experimental, su muestra estuvo conformada de transeúnte y choferes del Cantón La Concordia, con dos cuestionarios que sirvieron como instrumentos y con una técnica que fue la encuesta. Concluyó que, se debe considerar importante la creación de una unidad técnica en el Gobierno de La Concordia, para que puedan tener capacidad de realizar la planificación, un verdadero control y regulación del transporte para una adecuada seguridad vial.

Por otro lado, Tapia, et al. (2022). En su investigación es de tipo cuantitativa, con diseño no experimental, transaccional, transversal, siendo su muestra conformada por 452 personas que viven en la ciudad de Cuenca, Ecuador, teniendo como técnica a la encuesta con un cuestionario como instrumento. Concluyeron que, para la normalidad de datos, utilizaron Kolmogorov-Smirnov, en donde se evidencia que los resultados presentan una significancia menor de 0,05, en donde la primera variable tiene un valor de 0,481 teniendo un efecto positivo sobre la gestión pública del Gobierno de cantón Cuenca, quedando la segunda variable rechazada. La aportación de la investigación evidencia que debe existir políticas de planificación en base a acciones estratégicas, así como ejercer gran nivel de liderazgo que demuestren la efectividad y sostenibilidad de la gestión pública.

Asimismo, Wolniak y Jonek-Kowalska (2021). Cuenta con una Investigación de tipo cuantitativa, de diseño no-experimental, con población de 287 personas que se encuentran ubicadas en Polonia y su muestra se realizó a través de un método aleatorio, asimismo se llevó a cabo mediante el instrumento del cuestionario colocado en el Internet, a la que se enviaron un enlace a los representantes de las ciudades polacas, la técnica que fue la encuesta fueron preguntas incluidas calificadas con 5 puntos de escala de Likert. Concluyó que, la investigación muestra que existe una correlación estadísticamente

significativa con un valor promedio de 0.32 entre la existencia de un departamento en la ciudad o un individuo que se ocupa sobre calidad de vida como problema y el nivel de calidad proporcionado por la oficina municipal. La relación lo expresan con la siguiente ecuación: indicador de nivel de calidad de servicio al cliente =  $3,52 + 0,167 * M1$ .

También, Cabrera (2019). La metodología, que adoptó fue de tipo cuantitativa, con diseño no experimental, teniendo como muestra a 396 conductores seleccionados de forma aleatoria en la zona urbana de la ciudad de Loja, para ello utilizaron el instrumento del cuestionario y la técnica de la encuesta. Concluyeron, que los accidentes causados por factor humano alcanzo un 92 % en la ciudad de Loja, siendo causa principal de accidentes, a ello se encuentra un 32 % de ocurrencia por parte de la negligencia del conductor, siguiendo por su tras un 20 % y respectivamente un 16 %, en donde se da por embriaguez y la imprudencia del conductor, teniendo como la cuarta causa al exceso de velocidad con el 14 % de incidencia.

Ahora a **nivel nacional** consideramos a: Chávez, et al. (2019). En donde la investigación, se aplicó el método cuantitativo, teniendo como diseño descriptivo-correlacional, la cual tuvo como muestra a 120 representantes de la sociedad civil organizada de la MDCH, el instrumento que optaron fue la del cuestionario con una técnica como la encuesta. Se concluyó que, existe relación directa baja sobre sus variables de investigación sobre todo en los pobladores representados por la municipalidad aplicada, teniendo un nivel de significancia de hasta un 5 %; y  $t = 4,79$ , y con un coeficiente "rho" de Spearman 0,383.

Seguidamente, tenemos a Casiano y Cueva (2019). Con una investigación cuantitativa, descriptivo y correlacional de diseño no experimental. Asimismo, su población fue con pobladores entre 18 y 64 años. Su muestreo probabilístico se dio mediante muestra de 132 personas en donde aplicaron un cuestionario para recopilar información de los niveles de confianza y nivel de percepción de

prestación de atributos y servicios por parte de la municipalidad. Concluyó, que el 50 % de los pobladores de Chachapoyas considera que tiene un nivel medio de conocimiento sobre las actividades que realiza la municipalidad, esto evidencia la existencia que da con un 30.99% de nivel de percepción negativo y un nivel de confianza bajo la cual da un 6.42%, sobre la gestión municipal de Chachapoyas.

Según López (2019), su estudio se debió a un enfoque cuantitativo, descriptivo-correlacional y no experimental, teniendo como muestra a 382 usuarios, como instrumentos utilizaron 2 cuestionarios. Concluyó que, con respecto a su primera variable el 35% arroja como “regular”, el 23 % “bueno”, 18 % “excelente”, 17 “malo” y 8 % “pésimo”, mientras que la segunda variable el 31 % “regular”, 25 % “bueno”, 20 % “malo”, 14 % “pésimo” y 11 % “excelente”. Con correlación de Pearson obtuvieron un valor 0,575 y su significancia de  $p \leq 0,000$ ; por tanto, determinaron que existe relación entre primera y segunda variable en la municipalidad de estudio.

Además, Mamani y Vilca (2022). Investigación cuantitativa, correlacional, no experimental, como muestra tuvieron en cuenta a 11 trabajadores y 368 usuarios, el instrumento utilizado fue el cuestionario y la encuesta como técnica. Por tanto, concluyeron que, la prueba de Spearman no permite confirmar la presencia de la relación directa entre sus variables teniendo como resultado de  $\rho=0.187$  y un valor  $p$  de 0.581, por lo que es evidente lo bajo y tampoco significativa, asimismo, el  $p = 0.581$  es mayor a 0.05. Por tanto, aquí aceptaron una hipótesis nula lo que significa que entre sus variables de estudio en marcada es de cero, significando de que no existe relación.

Se tuvo en cuenta también a Albornoz-Romero (2019). Investigación cuantitativa, descriptiva, no experimental y transversal, diseño correlacional. La población y muestra fue de 48 trabajadores de municipalidades distritales de la Provincia de Pachitea. Los datos se recolectaron mediante dos cuestionarios. Se aplicaron las consideraciones éticas de investigación. Según los resultados

se tuvo que 39.6 % de la muestra percibieron que el control interno fue adecuado, 35.4 % de nivel regular y 25.0 % inadecuado. Asimismo, Quiroz (2022). Un estudio de investigación cuantitativa, descriptiva, no experimental y transversal, en donde se utilizó un cuestionario que se aplicó a una encuesta a 20 colaboradores de la MPCH, la cual concluyo que, el nivel de eficiencia de la MPCH es muy bajo por cuanto salió con un 50% y bajo por salir con 40% sucesivamente, por tanto, los encuestados que fueron el 90%, consideran que la gestión de la MPCH es ineficiente.

Por otro lado, Orosco (2018). Es un estudio de diseño descriptivo correlacional que tuvo como población, a 500 conductores de la provincia de Calca, en donde se tomaron en cuenta a 64 conductores como muestra, aplicando con ellos la técnica de la encuesta. Por tanto, concluyó que, existe correlación entre las variables de estudio del servicio rural, en donde utilizaron la prueba Rho de Spearman, teniendo como valor de 0,675 de coeficiente de correlación. También, Quispe (2019). Investigación cuantitativa, no experimental, descriptivo correlacional, en donde se aplica la recolección de datos por medio de encuestas que serán utilizada para una muestra de 300 personas. Concluyó que, el ciudadano opina que la gestión municipal no es buena, con ello que el 63.3 % de encuestados calificaron de regular, el 19.7 % buena y el 17 % considera deficiente.

Según, Matos (2022). Investigación cuantitativa, no experimental, transversal de correlacional, teniendo a 33 sujetos como población y muestra de estudio, y se les aplicaron la encuesta, la cual tuvieron con instrumentos a 2 cuestionarios. Se concluyó que, existe una relación positiva fuerte entre las variables, alcanzando un valor en la prueba de Rho de Spearman de 0,896 con una significancia de 0,00, permitiéndose aceptar la hipótesis. Seguidamente, Ruiz (2020). Investigación cuantitativa, no-experimental, de tipo descriptivo correlacional. 45 funcionarios de la MDBSH conformaran la muestra. Entre sus resultados se vio que el nivel de la primera variable obtiene un nivel "regular" del 31% y la segunda variable, alcanzó un nivel "bueno" con 31%, para lo cual concluyó que, existe una relación alta positiva entre las variables de la MDBSH,

con coeficiente de determinación de (0.879) y de Pearson de 0.937, determinando que el cumplimiento de la meta 4 es influenciado por la gestión municipal en un 87.9%.

Cabe mencionar a Lozano (2020). Investigación cuantitativa, no experimental un cuestionario de preguntas que fueron aplicadas mediante una encuesta realizada a 50 Colaboradores de la MPP, la cual obtuvo un coeficiente de Rho Spearman de 0,085, como también un p valor igual a 0,559 (p-valor > 0.05). Concluyó que, no existe relación significativa entre las variables de estudio.

Por otro lado, se puede indicar que en esta investigación será sostenida por diversas **teorías**, puesto que se refiere a las dos variables de estudio, pero, antes de mencionar las teorías, es necesario definir los términos de nuestra primera variable, por lo que, se tiene que la **gestión**, según la RAE (2022), Acción y efecto de administrar. Y respecto a **municipal**, según la RAE (2022) es perteneciente o relativo al municipio. Al respecto, la Ley N° 27972, establece que la **gestión municipal** está referido a servicios locales de índole público que pueden ser gestión indirecta o directa, si lo permite la ley, asegurando la atención de los ciudadanos, como también su eficacia y eficiencia del servicio; y sobre todo el apropiado control que tiene una municipalidad. También el INEI (2017), establece que las municipalidades cuentan con un sistema informático implementado por el estado para apoyar la gestión, que les podrá permitir un control a los procedimientos administrativos que realizan, como también el agilizar los servicios que brindan a la ciudadanía.

Por otro lado, la Contraloría General de la República (2021) menciona que el uso de instrumentos técnicos que se encuentran normados llega a posibilitar a las municipalidades provinciales y distritales, todo esto conlleva a un buen manejo de los servicios para que así pueda tener un control mediante la transparencia obtenida sobre los resultados de la gestión municipal. Teniendo en cuenta las diversas teorías planteadas, se podría decir que la gestión municipal tiene roles muy importantes para el desarrollo, progreso y mejoría para el bien común de los ciudadanos, esto conlleva ir renovando e innovando

en diferentes áreas que puedan ayudar a planificar las acciones estratégicas, para lograr una calidad de servicio de alto rango que puedan ser aceptable para la población, con ello se podrá tener resultados favorables gracias a un verdadero control y monitoreo que puedan reflejar el trabajo que viene realizando una municipalidad.

Ahora, con respecto a las **dimensiones** de esta primera variable se tiene tres, las cuales son: **a) Acciones Estratégicas**, en donde según, CEPLAN (2021), menciona que el Plan estratégico Institucional – PEI, es quien da las acciones estratégicas a entidad para que puedan lograr los objetivos y metas establecidas en el PESEM, por cuanto contiene las metas anuales, la fase Estratégica, la ruta estratégica, las acciones estratégicas, los objetivos estratégicos, indicadores y la misión, por lo que este PEI, lo elaboran anualmente pero tan solo para un periodo de 3 años. PEI - MPSM (2018-2024), establece que desarrolla la declaración de las políticas institucionales, la misión, los objetivos, las acciones y las estrategias.

Dentro de esta dimensión tenemos los indicadores las cuales son: **Protección de la población**, Ferrer (2005), menciona sobre los derechos humanos y sobre la calidad de vida y protección que debe tener en cuenta cada estado para con sus ciudadanos. A raíz de esto se puede decir que son medidas que se realiza para un mejor bienestar con adecuadas condiciones para el ciudadano frente a los peligros existentes que puedan poner en riesgo la salud, economía o hasta la vida. **Reducción de accidentes**, al respecto el MEF (2022) menciona que ha venido consiguiendo resultados para disminuir sobre las pérdidas de vidas humanas que generan estos incidentes de tránsito en nuestro país. Es por ello que, se puede decir que dicha reducción permitirá que descienda los índices con respecto a los accidentes de tránsitos o a lo menos la disminución de la gravedad de los daños producidos por ello, para eso se tiene que tener un mejor servicio de transporte y tránsito en la ciudad. **Capacitación al personal**, según el autor Chiavenato (2011), devendría hacer la enseñanza educativa a corto plazo, entablada de manera organizada y sistemática, en donde los asistentes puedan adquirir conocimientos, desarrollar sus habilidades, y competencias en

función de objetivos establecidos. Por tanto, se puede decir que, es la forma de brindar a los trabajadores conocimientos y facilitar las competencias que necesitan para que puedan ser más eficientes y resaltantes en su área laboral.

Consecuentemente, la dimensión de, **b) Calidad de servicio**, según Mállap (2013), refiere que para brindar un servicio público esta debe ser eficaces y a la vez ser eficiente, pero en muchas ocasiones estas no cumplen con lo establecido por cuanto se puede ser eficientes sin ser eficaces o viceversa. ROF (2021), señala que, mediante la Gerencia de Desarrollo Económico, como órgano de línea y bajo la subgerencia de transporte urbano, tránsito y seguridad vial, se encargará de normar, regular, dirigir y ejecutar un servicio de calidad con respecto a los movimientos existentes en el tránsito y transporte urbano, cuyo fin es el brindar un servicio óptimo al ciudadano en su sistema de señalizaciones, educación vial.

Sus indicadores de esta dimensión son: **Sistema de señalización**, el MTC (2016) tiene como objetivos principales tender que el transporte se desarrolle en buenas condiciones de seguridad para los usuarios, protección del medio ambiente y suma eficiencia. En base a su determinación, se puede mencionar que son instrumentos que permiten ayudar a reducir o eliminar los riesgos de heridas graves derivadas de los accidentes de tráfico o muertes, con ello se puede verificar que todas las señalizaciones viales se encuentren en buen estado. **Educación vial**, el programa de intervenciones da a conocer la implementación del PENsv, es aquí donde enseñan una serie de programas, proyectos y acciones que buscan proteger y velar por la vida humana. Es por ello que se puede decir que una educación en seguridad vial vendría hacer enseñanzas para el beneficio de la población sobre las leyes y normativas que los peatones, conductores y pasajeros deben cumplir. **Servicio brindado al usuario**, comprende la mejora permanentemente de las atenciones e implementaciones que brinda la municipalidad con respecto a los niveles de seguridad vial, para que el cliente (ciudadano) se sienta bien servido y seguro.

Ahora con respecto a la tercera dimensión sobre, **c) Control municipal**, Según la DIRECTIVA N° 006 - 2019 CG/INTEG, refiere que es el conjunto de actividades, acciones, normas, planes, políticas, registros, métodos, organización y procedimientos, implicando la posición del personal y autoridades, instituido e organizado en cada institución del Estado, la cual contribuye a cumplir las metas establecidas, la cual promueve una eficiente gestión, eficaz, transparente y ético. La Ley N° 28716 (2006), refiere que el Estado a través de las entidades establece de manera obligatoria, diversos sistemas de control que son internos en todos sus operaciones, procesos, recursos, actividades y actos institucionales, guiando a una ejecución para cumplimiento de sus objetivos. Sus indicadores son: **Ambiente de control**, aquí Santa cruz (como se citó en Mantilla, 2004). El cual refiere que incluyen los valores éticos, la integridad y la competencia del trabajador de la entidad. Tomando en cuenta su definición se dice en síntesis que es básicamente el ámbito institucional en donde se debe tener en cuenta los valores, reglas, conductas y prácticas apropiadas para un adecuado control interno y por ende una buena gestión.

En el indicador de **monitoreo**, López (2017), menciona que la función del monitoreo es el seguimiento y el grado de desarrollo de la gestión municipal, para que se dé cumplimiento el marco normativo y procedimental. Enfocándonos a lo establecido, se aborda en todo caso que, son adopciones en el desempeño de las funciones determinadas, cuyo término es el de cuidar y consolidar, la calidad del control. De acuerdo al indicador de **sistema de información**, para Gonzales (2017), es el que permite utilizar de manera primordial estas herramientas para el adecuado seguimiento y control. Es decir, lo que se percibe del autor es que se refiere al registro, integración, divulgación y procesamiento de la información, en donde soluciones informáticas accesibles y modernas y las bases de datos, sirva para dar eficacia a la gestión, el control interno, confiabilidad y transparencia.

Ahora, en cuanto a la variable seguridad vial, también es necesario su definición de términos, por lo que se tiene que **seguridad**, según la RAE (2022), Calidad

de seguro. Y **vial**, según la RAE (2022) Pertenciente o relativo a la vía. Por tanto, **seguridad vial**, se tiene que es la forma de seguro que deben tener en cuenta en un área vial. Frente a ello, el MTC (2017), en su manual de seguridad vial – MSV, indica que es la mejora en acciones que vienen a ser orientadas para prevenir los riesgos de accidentes de los ciudadanos o evitarlas sobre todo en las que se encuentran dentro de las vías, para que se pueda disminuir los impactos negativos por causa de estos incidentes. DECRETO SUPREMO N° 019-2017-MTC, define seguridad Vial al crecimiento integral que realizan los procedimientos, e implantan actividades con estrategias, políticas y normas, con el propósito de proteger a los ciudadanos de su medio ambiente y su plan de tránsito, en un ámbito de respeto hacia los derechos fundamentales.

El D.S. N° 016 – 2009 – MTC, que es sobre el reglamento de tránsito y seguridad vial menciona que el mantenimiento, renovación e instalación de los dispositivos de regulación del tránsito, viene hacer de competencia de las municipalidades, tanto provinciales como distritales, en donde se ejecutará conforme a su Reglamento y sus normas complementarias. Teniendo en cuenta las teorías planteadas se puede decir que la seguridad vial se va encargar de garantizar el buen estado y el buen funcionar en la circulación del tránsito, por lo que va ser de gran importancia por cuanto se da énfasis a la utilización de las normas legales, como también el dar a conocer al peatón, pasajero o conductor, las reglas de conducta para así puedan usar positivamente la vía pública y evitar accidentes desastrosos.

Con respecto a las **dimensiones** de esta segunda variable se tiene 2 de las cuales son: **a) Factores**, en donde, según el MSV (2017) indica que los desastres accidentales son fenómenos inesperados y poco frecuentes, por lo que una colisión puede tener a dos o incluso hasta tres factores que contribuye en mayor o menor medida, esto puede generar molestia al momento de determinar responsabilidad producto de una colisión por cuanto se podría dar de manera errónea a un factor que no le corresponde responsabilidad principal y esto suele pasar cuando se desconoce la contribución de los otros elementos. Sus indicadores son: **Factor humano**, es referente a la conducta humana

donde los conductores se relacionan con la infraestructura incluyendo su figura, en donde la señalización puede ser vertical, horizontal como también la obtención de otros factores visibles y sensibles en la vía. **Factor vehicular**, es relacionado a la falta de luces y/o fallas mecánicas, entre otros. Es por ello que, el MTC sugiere a los conductores de vehículos y como también a los peatones, el respetar las reglas y señales de tránsito, con esto se logra en partes, el ocasionar futuros accidentes de tránsito o como también el de terminar siendo víctima. **Factor entorno o vial**, a falta de los elementos de la vía y su mantenimiento puede ser un gran factor de accidentes de tránsito y perjudicial para conductor, los vehículos motorizados y peatones.

Finalmente, referente a la dimensión sobre **b) Herramientas de seguridad vial**, según MSV (2017) menciona que estas herramientas van a permitir en disminuir los altos índices de heridos de gravedad o seguidos de muertes en las carreteras del país, enfocando esa reducción en un tiempo limitado. PENsv (2021), menciona que la instauración de los planes de seguridad vial, concede a una reducción de accidentes como también a las tasas de mortalidad, así mismo el plan cederá poder asegurar que las autoridades cuenten con un programa coherente y coordinado de las acciones concertadas. MTC - MINEDU (2013) en su guía de educación y seguridad vial, menciona a los elementos o partes de la circulación vial tales como a los vehículos, la vía pública y las personas por lo que al faltar o fallar uno de estos tres elementos es más factible de que se produzca un accidente.

Dentro de sus indicadores se considera a: **Plan de seguridad vial**, en donde con la finalidad de proteger a los usuarios del sistema de tránsito y su medio ambiente, la seguridad vial integra, articula y ejecutan, políticas, estrategias, normas, procedimientos y actividades, en un marco de respeto a sus derechos fundamentales (Arnau y Montané, 2010). Es por ello, que el instrumento de gestión, visto desde lo gubernamental debe ser tratada de manera principal para el bien de todos los ciudadanos. **Elementos de seguridad vial**, aquí se rige bajo las normas o reglas de tránsito en donde normalizan a los elementos de la circulación vial. **Concientización en la sociedad**, con esto se busca la

implementación de talleres, programas o incentivos que puedan ayudar en aportar al logro de aprendizaje y toma de conciencia para una buena formación integral y de conciencia para la reducción de accidentes de tránsito.

### III. METODOLOGÍA

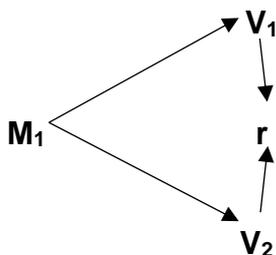
#### 3.1. Tipo y diseño de investigación:

##### 3.1.1 Tipo de estudio:

La investigación se dio en base a un estudio de tipo básica, por cuanto generó conocimiento teórico, todo esto permitió incrementar el conocimiento de las variables de estudio; por otra parte, según su naturaleza se enmarcó en un enfoque netamente cuantitativo, esto debido a que se buscó demostrar las hipótesis planteadas en base a su recolección de datos. Al respecto, Hernández, et al. (2018) menciona que el propósito de un proceso de investigación cuantitativa será el de responder a las preguntas de investigación, como también el llegar a aprobar o desaprobar las hipótesis planteadas.

##### 3.1.2 Diseño de investigación:

Desde esta posición, se tornó al modo **no experimental**, de forma transversal con un alcance correlacional. Por tanto, Hernández, et al., (2018) afirma que este tipo de diseño, se da sin manipular a las variables, por lo que al referirse a un modo **transversal correlacional** dieron de gran utilidad para implantar conexión entre dos o más categorías, o como también por variables como es en este caso dentro de un determinado momento. Su esquema de gráfica es:



Aquí tenemos que:

M1 = Muestra

V<sub>1</sub> = Gestión municipal

V<sub>2</sub> = Seguridad vial

r = Relación entre las variables

### **3.2. Variables y operacionalización:**

Variable N° 1: Gestión municipal

Variable N° 2: Seguridad vial

### **3.3. Población, muestra, muestreo:**

#### **3.3.1 Población:**

Se conformó por 50 trabajadores de la MPSM. La misma que se tomó en cuenta el directorio proporcionada por la institución.

##### **3.3.1.1. Criterio de inclusión:** Se consideró a los siguientes:

- Jefes de áreas a cargo de la Gerencia Municipal, Gerencias de línea, órganos de apoyo y Subgerencia de línea.
- Trabajadores del área de transporte y seguridad vial que se encuentren presentes al momento de la aplicación del cuestionario.
- Trabajadores que contaron con contrato laboral hasta 30 de noviembre de 2022.
- Trabajadores de sexo femenino como masculino.

##### **3.3.1.2. Criterio de exclusión:** Colaboradores de otras áreas ajenas a las mencionadas como:

- Los de personal de limpieza.
- Gerencia de recursos naturales y gestión ambiental
- Sub gerencia de la mujer y poblaciones vulnerables
- Oficina de imagen institucional

- Área de gestión de residuos sólidos
- Área de control patrimonial y formalización de la propiedad informal.
- Trabajadores que no se encontraban en la municipalidad en el momento de la aplicación de los instrumentos.
- Trabajadores que se encontraban de vacaciones o licencia por enfermedad u otra índole.

### **3.3.2 Muestra:**

En base a lo que establece Hernández, et al., (2018), en la muestra se tuvo a un subgrupo de la población, en donde al recolectar datos permitió generalizar el resultado encontrado. Sin embargo, al margen de lo que pudo establecer este autor en mención se logró utilizar el total de la población, siendo en este caso los 50 trabajadores de la MPSM.

### **3.3.3 Muestreo:**

No se dio ya que la muestra es el total de la población mencionada.

### **3.3.4 Unidad de análisis:**

Hernández et al., (2018), determinan que va ser la unidad en donde se va lograr sacar los datos o información relevante para ello se tuvo también a los sujetos quienes fueron considerados para aplicar dichos instrumentos. Por tanto, estuvo conformado por un funcionario a cargo de la Gerencia Municipal, gerencias de línea, órganos de apoyo y subgerencia de línea, y un trabajador de la municipalidad.

## **3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos:**

### **3.4.1 Técnica:**

Lo que se utilizó para la recolección de datos fue la aplicación de dos encuestas, cuyo fin era el recolectar información sobre las variables de investigación tales como la gestión municipal y la seguridad vial. Al respecto, Hernández et al, (2018), da a conocer que esta técnica es

muy frecuente en cuanto a su aplicación sobre las rutas cuantitativas, que llevan enmarcado lo concerniente a la recopilación de datos para luego su posterior codificación.

#### **3.4.2 Instrumentos:**

Aquí los instrumentos de medición sirvieron para recoger la información, de esa manera se pudo representar a las variables de la investigación. Es por ello que, se llegó a utilizar 2 cuestionarios, la misma que ayudó a cada variable para ser medido y fue de gran aporte para la investigación. Es así que, estos instrumentos sirvieron para medir a la primera variable que es respecto a la gestión municipal que constó de un total de 32 ítems, la cual estaba constituido por 3 dimensiones; en donde la primera dimensión se le implementó con 13 ítems, mientras que a la segunda tuvo 12 ítems, y la tercera dimensión tan solo 7 ítems. Por consiguiente, su escala de medición devino a ser ordinal, de tipo Likert en donde se especificó lo siguiente: 1=nunca, 2=casi nunca, 3= a veces, 4=casi siempre, 5=siempre.

En el caso de dimensiones establecidas en la investigación se vio que en la primera variable en su primera dimensión constó de 13 ítems, siendo su rango de la siguiente manera: Adecuadas: 48-65, poco adecuadas: 31-47 e inadecuadas: 13-30. En caso de su segunda dimensión se tuvo 12 ítems, obteniendo un rango a: Alto: 45-60, medio: 29-44 y bajo: 12-28. Y la tercera dimensión se dio 7 ítems, siendo que su rango fue: bastante: 27-35, poco: 18-26 y mínimo: 7-17.

El instrumento para medir seguridad vial constó de 18 ítems y 2 dimensiones en total; en donde tanto la primera como la segunda tuvieron 9 ítems, por lo que su escala de medición devino de manera ordinal, tipo Likert, especificando los siguiente: 1=nunca, 2=casi nunca, 3= a veces, 4=casi siempre, 5=siempre. En cuanto a las dimensiones establecidas en la segunda variable tanto en la primera como la segunda dimensión constó de 9 ítems, obteniendo en la primera su

rango de la siguiente manera: alto: 34-45, medio: 22-33 y bajo: 9-21; y de la segunda su rango fue: adecuada: 34-45, poco adecuadas: 22-33 e inadecuadas: 9-21.

### **3.4.3 Validez y confiabilidad:**

#### **3.4.3.1. Validez:**

Se dio de acuerdo a la opinión de los especialistas expertos en la validación de los instrumentos, todo esto con la finalidad de demostrar y asegurar una certera validez, por lo que se consideró a tres profesionales que tengan una trayectoria y vasta experiencia en el tema, en donde una vez que fueron escogidos, ellos tuvieron la misión de emitir un pronunciamiento para determinar un promedio de valoración de los instrumentos elaborados, por lo cual tuvieron en cuenta los diez criterios establecidos en los aspectos de validación conforme a como se encontraron los cuestionarios, asimismo esta obtuvo una determinación con escala de tipo Likert en donde que: 1 = muy deficiente, 2 = deficiente, 3 = aceptable, 4 = buena, 5 = excelente.

Es así que, habiendo obtenido la información requerida, en donde se detalla la opinión de los expertos mediante informe, se obtiene una valoración en la primera variable la cual fue un promedio de 4.43%; por tanto, se puede decir que se dio una existencia de un 88.7% de coincidencia entre los expertos. Por otro lado, con respecto a la segunda variable de la misma manera existió un 4.43%, teniendo un 88.7% de acuerdo entre expertos, con esto revela una alta validez; con esto pudieron reunir las condiciones para un adecuado procedimiento metodológico y de esa manera realizar para su aplicabilidad.

#### **3.4.3.2. Confiabilidad:**

Una vez validado los instrumentos por los expertos se realizó la aplicación de la técnica de pilotaje de la investigación. Es por ello que, se contaron con un 30 % de la muestra, teniendo en consideración a 15 encuestados, quienes fueron jefes de diferentes áreas y trabajadores de la Municipalidad provincial de Lamas, los cuales cumplieron con las características similares a los de la población establecida.

Los datos tabulados en donde se reflejan las respuestas, se realizaron mediante calculo en una plantilla de Excel la cual se encontró configurado con la fórmula de alfa Cronbach. Por tanto, estos resultados arrojaron que al respecto del cuestionario sobre gestión municipal (primera variable) mostraron una confiabilidad de 0.97, por lo que se le consideró una confiabilidad muy alta y sobre la seguridad vial (segunda variable) se tiene como resultado de 0.80 la cual se le consideró una alta confiabilidad.

#### **3.5. Procedimientos:**

A fin de que la realización de la investigación llegara a ser exitosa, el investigador procedió a solicitar autorización en la Municipalidad provincial de Lamas para la aplicación de la técnica de muestra piloto, esto arrojó un resultado para ver el grado de confiabilidad de los instrumentos, para luego poner en marcha la ejecución de este estudio, para ello se solicitó autorización a la MPSM, la cual se presentó una solicitud al área de recursos humanos, quienes brindaron su autorización para proceder con la investigación. Obteniendo la aceptación del permiso se coordinó con los involucrados para fijar una fecha disponible para la aplicación de los cuestionarios de manera presencial y directa a los jefes de áreas y colaboradores de la municipal. Posteriormente el día de la aplicación de los instrumentos de investigación se les explicó el motivo y como es el llenado de las encuestas, una vez obtenido las respuestas se procesó los datos,

para luego presentarlo en tablas y figuras con sus respectivas interpretaciones.

### **3.6. Métodos de análisis:**

La investigación al ser estudio cuantitativo, se tuvo que tener en cuenta los datos recopilados que fueron procesados mediante un software de Windows llamado SPSS V.25, en ella se determinó el análisis de la data en donde los cálculos que se obtuvo sirvieron para medir variables y dimensiones que nos ayudó para conocer el resultado estadístico respectivo. Para esto, se realizó también la prueba de normalidad siendo en este caso la de Shapiro-Wilk. Los datos fueron paramétricos ya que presentan una distribución normal y son bastante homogéneos respecto a la media. En tal sentido, el análisis correlacional realizado fue mediante el coeficiente de correlación de Pearson.

### **3.7. Aspectos éticos:**

El investigador realizó un trabajo minucioso tomando en cuenta al código de ética del establecimiento, en donde se respetó la autoría mediante el correcto citado basándose en la famosa norma internacional APA, séptima edición; asimismo, se dio cumplimiento al reglamento establecido por la unidad de Posgrado, directivas y todas las exigencias de investigación de la UCV.

Teniendo en cuenta lo establecido en el párrafo anterior, se realizó, el recojo de la información con el consentimiento de los involucrados. Por tanto, esos resultados fueron utilizados necesariamente para la investigación, de esa forma no se alteró ni la ética y ni los principios que todo investigador tiene que conocer para proporcionar un transparente trabajo realizado, entre ellos se encuentra **la justicia**, en donde todos los que son considerados dentro de la población tuvo la dicha de ser seleccionados para la muestra de investigación y así, fueron tratados con igualdad. Además, se tomó en cuenta **la autonomía**, en donde la aplicación de los instrumentos de investigación se realizó con el consentimiento de los

encuestados, en la que se respetó su respuesta y su anonimato. Asimismo, se tomó en cuenta el **beneficio**, por cuanto el resultado que dio la investigación fue para la mejoría y satisfacción integral de las personas con las que se trabajó en esta investigación. También tuvimos a **la no maleficencia**, el estudio de campo realizado no fue con el fin de daño a las personas, muy por el contrario, por eso, se mantuvo en absoluto secreto los resultados individuales, en donde no apareció ni su nombre ni apellido. Y por último y no menos importante tuvimos a **la verdad**, con esto al momento que se elaboró, aplicó se tuvo en cuenta los resultados, ya que se trabajó con absoluta objetividad e imparcialidad sin alterar cualquier información que se encontró.

## IV. RESULTADOS

### 4.1. Dimensiones de gestión municipal de la ciudad de Tarapoto, 2022.

**Tabla 1**

*El nivel de las dimensiones de la gestión municipal*

Dimensión	niveles	Rangos	Cantidad	Porcentaje
Acciones estratégicas	Bueno	48-65	14	28 %
	regular	31-47	34	<b>68 %</b>
	deficiente	13-30	2	4 %
Calidad de servicio	Bueno	45-60	15	30 %
	Regular	29-44	31	<b>62 %</b>
	deficiente	12-28	4	8 %
Control municipal	Bueno	27-35	19	38 %
	Regular	18-26	24	<b>48 %</b>
	Deficiente	7-17	7	14 %

**Fuente:** Cuestionario aplicado a los trabajadores de la MPSM.

Como se aprecia en la tabla, el nivel de dimensiones de la gestión municipal se encuentra de la siguiente manera: Sobre las **acciones estratégicas** notándose que, el 68 % de los trabajadores (34) consideran que es regular, un 28 % señalan que es bueno y un 4 % que es deficiente. Respecto a la **calidad de servicio**, se observa que, el 62 % de encuestados (31) consideran como regular, mientras que, un 30 % califica como bueno y un 8 % percibe como deficiente. En relación al **control municipal**, un 48 % de las calificaciones indican que es regular, un 38 % consideran que es bueno y solo un 14 % de los trabajadores percibe que hay un control deficiente en la Municipalidad provincial de San Martín.

## 4.2. Dimensiones de seguridad vial de la ciudad de Tarapoto, 2022.

**Tabla 2**

*Nivel de las dimensiones de seguridad vial*

Dimensión	Nivel	Rangos	Cantidad	Porcentaje
Factores de accidentes	Alto	34-45	5	10 %
	Medio	22-33	42	<b>84 %</b>
	Bajo	9-21	3	6 %
Herramientas de seguridad	Alto	34-45	22	44 %
	Medio	22-33	26	<b>52 %</b>
	Bajo	9-21	2	4 %

**Fuente:** Cuestionario aplicado a los trabajadores de la MPSM.

Se exhiben las calificaciones de los trabajadores de la municipalidad, por lo que el nivel de dimensiones de la seguridad vial es: Respecto al **nivel de accidentes** se denota que, el 84 % de los trabajadores (42) califican en un nivel medio, un 10 % considera que es alto y un 6 % percibe que es bajo. En relación a las **herramientas de seguridad**, se observa que, el 52 % de apreciaciones (26) consideran que es medio, un 44 % de las opiniones indican que es alto, un 4 % consideran que es bajo.

**Tabla 3**

*Pruebas de normalidad de los datos*

Dimensiones y variables	Shapiro-Wilk		
	Estadístico	gl	Sig.
• Acciones estratégicas	,980	50	,551
• Calidad de servicio	,985	50	,758
• Control municipal	,974	50	,326
<b>Gestión municipal</b>	,988	50	,902
<b>Seguridad vial</b>	,980	50	,540

**Fuente.** Elaboración procesada en el SSPSV25

De acuerdo a lo establecido, se exponen los resultados de la prueba de normalidad de Shapiro-Wilk, por cuanto es para muestras menores o igual a 50 datos, como es en la presente investigación; notándose que, el valor de

sig. obtenido en cada una de las dimensiones de la gestión municipal y la seguridad vial son superiores al p-valor crítico ( $p=0,05$ ). Por tanto, los datos presentan una distribución normal y son bastante homogéneos respecto a la media. En tal sentido, el análisis correlacional se realizó mediante el coeficiente de correlación de Pearson.

*Con la finalidad de poder analizar minuciosamente la relación entre cada una de las dimensiones de la gestión municipal con la seguridad vial, se estableció trabajarlo desglosadamente; es decir, la relación de cada una de las dimensiones con la variable 2, a fin de garantizar un mayor entendimiento.*

#### 4.3. Dimensiones de gestión municipal y seguridad vial de la ciudad de Tarapoto, 2022.

**Tabla 4**

*Correlación entre las acciones estratégicas y seguridad vial – Tarapoto, 2022*

		Acciones estratégicas	Seguridad vial
Acciones estratégicas	Correlación de Pearson	1	,086
	Sig. (bilateral)		,554
	N	50	50
Seguridad vial	Correlación de Pearson	,086	1
	Sig. (bilateral)	,554	
	N	50	50

**Fuente:** Datos procesados en el SPSSv25

De acuerdo a la tabla, se muestra la relación entre las acciones estratégicas y seguridad vial, habiéndose obtenido una correlación de Pearson positiva y muy baja ( $r= 0,086$ ) con un sig. (bilateral) superior ( $p=0,554$ ) al p-valor requerido ( $p<0,05$ ), por tanto, acorde con la regla de decisión estadística se rechaza la  $H_1$  y se admite la  $H_0$ . Es decir, no existe una relación directa y significativa entre las acciones estratégicas inherentes a la gestión municipal y la seguridad vial de la ciudad de Tarapoto, 2022.

**Tabla 5***Correlación entre la calidad de servicio y seguridad vial – Tarapoto, 2022*

		Calidad de servicio	Seguridad vial
Calidad de servicio	Correlación de Pearson	1	,062
	Sig. (bilateral)		,667
	N	50	50
Seguridad vial	Correlación de Pearson	,062	1
	Sig. (bilateral)	,667	
	N	50	50

**Fuente.** Datos procesados en el SPSSv25

En esta correlación se muestra la relación entre la calidad de servicio y la seguridad vial, habiéndose conseguido una correlación de Pearson positiva y muy baja ( $r= 0,062$ ) con un sig. (bilateral) superior ( $p=0,667$ ) al p-valor requerido ( $p<0,05$ ), por tanto, conforme a la regla de decisión estadística se rechaza la  $H_1$  y se admite la  $H_0$ . Es decir, no existe una relación directa y significativa entre la calidad de servicio inherente a la gestión municipal y la seguridad vial de la ciudad de Tarapoto, 2022.

**Tabla 6***Correlación entre control municipal y seguridad vial – Tarapoto, 2022*

		Control municipal	Seguridad vial
Control municipal	Correlación de Pearson	1	,139
	Sig. (bilateral)		,334
	N	50	50
Seguridad vial	Correlación de Pearson	,139	1
	Sig. (bilateral)	,334	
	N	50	50

**Fuente.** Datos procesados en el SPSSv25

Aquí, se observa la relación entre el control municipal y la seguridad vial, habiéndose determinado una correlación de Pearson positiva y muy baja ( $r=0,139$ ) con un sig. (bilateral) superior ( $p=0,334$ ) al p-valor requerido ( $p<0,05$ ), por tanto, conforme a la regla de decisión estadística se rechaza la

H<sub>1</sub> y se admite la H<sub>0</sub>. Es decir, no existe una relación directa y significativa entre el control municipal inherente a la gestión municipal y la seguridad vial de la ciudad de Tarapoto, 2022.

#### 4.4. Relación entre gestión municipal y seguridad vial de la ciudad de Tarapoto, 2022.

**Tabla 7**

*Correlación entre gestión municipal y seguridad vial – Tarapoto, 2022*

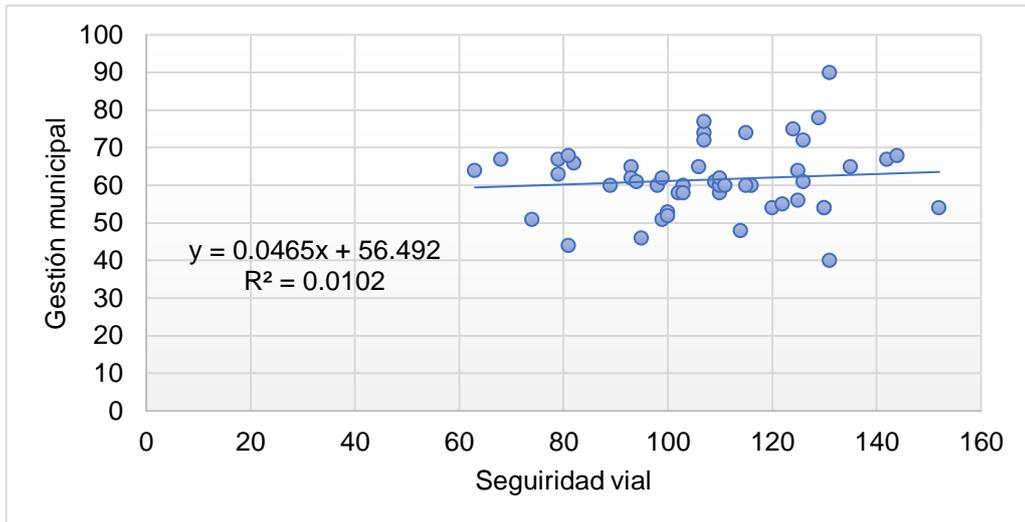
		Gestión municipal	Seguridad vial
Gestión municipal	Correlación de Pearson	1	,101
	Sig. (bilateral)		,485
	N	50	50
Seguridad vial	Correlación de Pearson	,101	1
	Sig. (bilateral)	,485	
	N	50	50

**Fuente.** Datos procesados en el SPSSv25

Con respecto a la relación entre la gestión municipal y la seguridad vial, habiéndose calculado una correlación de Pearson positiva y muy baja ( $r=0,101$ ) con un sig. (bilateral) superior ( $p=0,485$ ) al p-valor requerido ( $p<0,05$ ), por tanto, acorde con la regla de decisión estadística se rechaza la H<sub>1</sub> y se admite la H<sub>0</sub>. Es decir, no existe una relación directa y significativa entre la gestión municipal y la seguridad vial de la ciudad de Tarapoto, 2022.

#### **Figura 1**

Dispersión de las variables y coeficiente de determinación ( $R^2$ )



**Fuente.** Elaboración a partir de la tabla 7

En la figura se observa que según el coeficiente de determinación ( $R^2$ ) es de 0.0102, la cual indica que la variable de seguridad vial tiene un nivel de significancia en donde es explicada y/o influenciada solamente por un intranscendente 1 % de la gestión municipal debiéndose a otros causales diferentes a la gestión. Es decir, que no existe relación entre las variables de estudio, con esto se concluye que no se aprecia ninguna correlación entre las dos variables, y se puede afirmar que en el contexto de este estudio las variables son independientes.

## V. DISCUSIÓN

El nivel de las dimensiones de la gestión municipal son las siguientes: Con respecto a las **acciones estratégica** que implementa la Municipalidad provincial de San Martín, un 68 % de los trabajadores consideran que es regular, seguido de un 28 % que manifiestan que es bueno y solo un 4 % consideran que es deficiente. Es decir, los colaboradores perciben que estas acciones estratégicas utilizadas por la entidad para que puedan lograr los objetivos y metas trazadas durante su periodo de gobierno es regular con esto se podría decir que faltaría fortalecerlas, ya que se deduce que existe cierta vulneración a la protección de la población, afectando consigo al bienestar frente a los peligros existentes como es en el caso de los accidentes de tránsito que a pesar de los esfuerzos por lograr su reducción aún sigue siendo un peligro constante que pone en riesgo la vida de las personas, a ello se suma a que el personal adecuado no cuenta con constantes capacitaciones para que puedan ser más eficientes y resaltantes en su área laboral. Frente a esto, tenemos que Tapia (2022), si bien es cierto no habla directamente de las acciones estratégicas, pero si de una planificación la cual consideramos que por ser parte de ella se toma en cuenta lo establecido por este autor, la cual determinó que la planificación se encuentra en un término medio con un 72,3 %, por cuanto necesitan reorientar las aplicaciones de estrategias que aporten en la administración pública con la finalidad de que generen confianza y participación por parte de la ciudadanía. Sin embargo, Quiroz (2022), en sus resultados demuestra lo contrario respecto a la gestión de la MPCH, ya que su porcentaje es de 75 % pero de un nivel muy bajo, la cual con esto manifiesta que no se utiliza el PEI para el conocimiento de todos los colaboradores, pues con esto demuestra que carecen a su vez de capacitaciones en métodos, instrumentos y manuales según lo dispuesto por CEPLAN. Por otro lado, el CEPLAN (2021), sugiere que para una mejor gestión se debe utilizar a cabalidad el Plan Estratégico Institucional – PEI, por ser propuestas de acciones estratégicas que ayudan a lograr los objetivos y metas.

En cuanto a la **calidad de servicio**, el 62 % de encuestados consideran como regular, mientras el 30% califica como bueno y un 8 % como deficiente. Es decir, desde el punto de vista del colaborador, estos son conscientes que la calidad de servicio brindada por la entidad en donde laboran en cuanto al servicio brindado al usuario es regular, y esto puede deberse a que las atenciones e implementaciones que brinda la Municipalidad con respecto a las medidas de seguridad vial faltaría mejorar, esto en base a que las autoridades deben estar más pendiente de que todas las señalizaciones viales se encuentren en buen estado, a ello se suma también a que no estaría demás reforzar todo lo referente a una adecuada educación en seguridad vial para el beneficio de la población. Muy por el contrario, Wolniak y Jonek-Kowalska (2021) en su artículo científico muestra que con respecto a la calidad de servicio brindado al cliente encontraron un nivel entre 3.82 y 4,5 la cual significa entre promedio y muy bueno, con esto resalta la diferencia de culturas y el tipo de manejo que utilizan para una buena atención, con esto no significa que no exista áreas de mejora, muy por el contrario sugieren seguir implementándose para seguir impartiendo una buena calidad de servicios en todos sus ámbitos; asimismo, es bueno resaltar lo que menciona Mállap (2013), la cual refiere que para brindar un servicio público estas deben ser eficaces y a la vez ser eficiente, algo que lamentablemente aún hay mucho por mejorar en nuestro país, pero a la vez aprender de otros países como el caso de Polonia.

Referente al **control municipal**, un 48 % de las calificaciones indican que se realiza poco control, un 38 % bastante y solo un 14 % que hay un control mínimo. Se puede decir en todo caso, en base a estos resultados que la calidad de control que imparte la municipalidad es corto o limitado, con ello se deduce que en cuanto al monitoreo esta necesita ser más minuciosa al momento de utilizar su sistema de información para que con ello realice un adecuado seguimiento y sobre todo actualizado con respecto a las infracciones de tránsito, asimismo el ambiente de control que emerge de este ámbito laboral permitirá el control interno institucional, con total confiabilidad y transparencia. Contrario a estos resultados tenemos que, Albornoz-Romero (2019), en su artículo científico demuestra que el control interno de la Municipalidad distrital

de Pachitea más de la tercera parte desarrollaba de manera adecuada con un 39.6 %, alrededor de la tercera parte 35.4 % refirieron que fue regular y una cuarta parte consideraron que fue inadecuada 25.0 %, lo cual demuestra que a pesar de tener un porcentaje muy parejo se refiere que en la realidad existen ciertas debilidades la cual no está ajeno tampoco a las vulnerabilidades que siempre aqueja a una gestión municipal por lo que deben ser mejorados para un mayor control. Asimismo, para una mejora hay que tener en cuenta que la LEY N° 28716 “Ley de Control Interno de las Entidades del Estado” (2006) es clara y precisa, ya que refiere que el Estado a través de las entidades establece de manera obligatoria, diversos sistemas de control que son internos en todos sus operaciones, procesos, recursos, actividades y actos institucionales, guiando a una ejecución para cumplimiento de sus objetivos. Esto a la vez puede resultar ambiguo por cuanto no todas las entidades cuentan con las mismas oportunidades y niveles de gestión.

En términos generales, respecto a los niveles de dimensiones de la gestión municipal en el presente estudio, estos arrojan como punto medio en sus porcentajes, considerando así a la gestión municipal una calificación de regular, para ello es clave mencionar a Romo, et al. (2022). La cual sugiere considerar importante la creación de una unidad técnica en el gobierno, para que puedan tener capacidad de realizar la planificación, un verdadero control y regulación del transporte para una adecuada seguridad vial. Sin embargo, Tapia, et al. (2022). Menciona que solo debe existir políticas de planificación en base a acciones estratégicas, así como ejercer gran nivel de liderazgo que demuestren la efectividad y sostenibilidad de la gestión pública. A todo esto, no se puede descartar los estudios que demuestran una realidad distinta a lo manifestado, la cual se tendría que estudiarlo a profundidad para saber cuál es ese vacío o error que se podría mejorar.

En base a las calificaciones que dieron los trabajadores de la municipalidad, el nivel de las dimensiones de seguridad vial son las siguientes: Respecto a los **factores de accidentes** arroja como resultado que el 84 % de los trabajadores califican como un nivel medio, seguidamente de un 10 % lo cual consideran

que es alto y un 6 % percibe que es bajo; es decir, según la mayoría de las opiniones de los colaboradores, el nivel de accidentes es medio y según los resultados se podría deberse al factor humano, debido que hay ciertas conductas en donde aún no toman conciencia para que puedan prever, por cuantos muchos no respetan las señales de tránsito, a esto se suma al abuso o inconciencia del consumo de alcohol entre otros motivos, que conllevan a la irresponsabilidad al momento de ser conductores, o peatones, ahora si bien es cierto puede existir factores con respecto al vehículo, por tener fallas mecánicas la cual no se estaría ajeno, pero al mismo tiempo estas pueden ser mejoradas con el mantenimiento del mismo y cumpliendo con los requisitos de una adecuada inspección técnica; sin embargo, aquí vuelve a relucir el ser humano del no querer o pretender respetar dichas normas o reglas, que podrían mejorar su vehículo para una cierta reducción de accidentes, a esto tampoco se le puede excluir la responsabilidad que tiene la entidad en cuanto al entorno o seguridad vial, ya que en ocasiones la falta de elementos primordiales de una vía más su mantenimiento constante puede ser un gran factor de accidentes de tránsito y perjudicial para los conductores, los vehículos motorizados y hasta peatones; sin embargo, los datos arrojados al encontrarse en un nivel medio, hace ver que estos factores no se encuentran trabajando a la par, pero tampoco se puede decir que sea un nivel excelente por lo que hay mucho aun por mejorar sobre todo en el factor humano, ya que aún sigue siendo un problema latente; por tanto, al referirnos sobre nuestra percepción del factor humano, Cabrera (2019) Concluyó, que los accidentes causados por factor humano alcanzo un 92 % en la ciudad de Loja, siendo causa principal de accidentes, a ello se encuentra un 32 % de ocurrencia por parte de la negligencia del conductor, siguiendo con un 20 % y respectivamente un 16 %, en donde se da por embriaguez y la imprudencia del conductor, teniendo como la cuarta causa al exceso de velocidad con el 14 % de incidencia. Con esto se podría estar confirmando en cierta manera que este factor tiene que tener más énfasis al momento de realizar un plan estratégico por parte de la municipalidad. Al respecto, cabe mencionar que en el manual de seguridad vial (2017), se refiere a la existencia de estos 3 factores que contribuyen a los siniestros viales, entre ellos están el factor humano, factor vehicular y factor vía o entorno; asimismo,

en base a ciertos datos estadísticos, analizan que el rol del factor humano en la seguridad vial, es responsable en gran medida a que se susciten accidentes de tránsito, y con los resultados arrojados se puede confirmar dicha teoría.

Por otro lado, en cuanto a las **herramientas de seguridad**, se observa un resultado en donde el 52 % de apreciaciones consideran que es medio, un 44 % de las opiniones indican que es alto, un 4 % consideran que es bajo; esto quiere decir que, estos instrumentos de gestión no se están rigiendo a un plan de seguridad vial que pueda asegurar un alto grado aprendizaje o en todo caso falta mayor implementación en los elementos de seguridad, las cuales tienen que ser estrictamente cumplidas tal como lo establece las normas o reglas de tránsito y donde la entidad tiene que poner mayor empuje la implementación de talleres, programas o incentivos que puedan ayudar en aportar al logro de aprendizaje y toma de conciencia en nuestra ciudad, para que estos hechos catastróficos conlleve a una reducción de accidentes de tránsito. Teniendo en cuenta lo mencionado, nos sujetamos a estas teorías que son de gran importancia de constatar con lo mencionado, tales como el Manual de seguridad vial (2017), la cual establece que al utilizar de manera correcta estas herramientas de seguridad se podrá lograr disminuir los altos índices de heridos de gravedad o seguidos de muertes. Consecuentemente a esto el PENsv (2021), confirma que para tener una reducción de accidentes como también la disminución de tasa de mortalidad se debe tener la instauración de los planes de Seguridad Vial. Asimismo, el MTC - MINEDU (2013) en su guía de educación y seguridad vial, menciona a los elementos o partes de la circulación vial tales como a los vehículos, la vía pública y las personas por lo que al faltar o fallar uno de estos tres elementos es más factible de que se produzca un accidente. En términos generales, respecto a los niveles de dimensiones de seguridad vial en el presente estudio, estos tienen como resultado como punto medio en sus porcentajes, considerando para si también una calificación de regular, por otra parte no hay existencia de estudios científicos recientes que mencione a detalles sobre estas dimensiones y mucho menos que arrojen resultados de las mismas, por lo que estas están sujetas a estas teorías la cual permitirá ser utilizadas para futuras investigaciones.

Se toma en cuenta que, para el análisis minucioso entre las dimensiones de la primera variable con la segunda variable, se trabaja de manera desglosada para un mayor entender por cuanto los resultados arrojados la cual paso a detallar: respecto a la correlación entre las acciones estratégicas y seguridad vial se muestra la relación entre las acciones estratégicas y seguridad vial, habiéndose obtenido una correlación de Pearson positiva y muy baja ( $r= 0,086$ ) con un sig. (bilateral) superior ( $p=0,554$ ) al p-valor requerido ( $p<0,05$ ); asimismo, en cuanto a la correlación entre la calidad de servicio y seguridad vial, también muestra una correlación de Pearson positiva y muy baja ( $r= 0,062$ ) con un sig. (bilateral) superior ( $p=0,667$ ) al p-valor requerido ( $p<0,05$ ), y por consiguiente referente a la correlación entre control municipal y seguridad vial, su correlación de Pearson es de positiva y muy baja ( $r=0,139$ ) con un sig. (bilateral) superior ( $p=0,334$ ) al p-valor requerido ( $p<0,05$ ), por tanto, conforme a la regla de decisión estadística en todas estas dimensiones con la segunda variable se encuentra rechazando la H1 y se admite la H0. Es decir, No existe una relación directa y significativa entre las dimensiones de la gestión municipal con la seguridad vial de la ciudad de Tarapoto, 2022. Al respecto Orosco (2018), refiere que la correlación entre las dimensiones de la variable gestión municipal y seguridad vial del servicio rural, los resultados muestran el nivel de correlación que todas salen moderado, puesto que sus coeficientes de asociación no varían mucho en cuanto a correlacionar las dimensiones de la primera variable con la segunda variable ya que arroja entre 0,535, 0,697 y 0,576 respectivamente, sin embargo el resultado que arroja en su investigación es contrario a la nuestra por cuanto este autor menciona que existe una correlación moderada y directa entre las mismas. Por tanto, al respecto, se podría decir que si bien es cierto contamos con las mismas variables de estudio esto no significa que sean las mismas direcciones que toman ambos autores, ya que las dimensiones en cuanto a la gestión municipal son distintas, como también la dirección para quienes van dirigido las encuestas, ya que el autor Orosco se enfocó desde el punto de vista del ciudadano, en cambio en este presente estudio tuvo un enfoque desde el punto de vista del trabajador municipal, sin embargo, se considera que se tiene un mismo fin, como es el de

poder dar un alcance de como se viene utilizando estas variable y de la relación que puede surgir entre ellas, a esto se suma que no solo se busca buscar la relación sino también a que las gestiones puedan conocer las fortalezas y debilidades que puedan ayudar a llevar una adecuada seguridad vial, sin embargo estos resultados no desaniman ya que puede ser un punto de partida para que continúen con esta investigación.

Con respecto a la relación entre la gestión municipal y la seguridad vial, en donde se ha calculado en base a una correlación de Pearson la cual resulta ser positiva y muy baja ( $r=0,101$ ) con un sig. (bilateral) superior ( $p=0,485$ ) al p-valor requerido ( $p<0,05$ ), por lo que acorde con la regla de decisión estadística se termina rechazando la H1 y se admite la H0. Es decir, No existe una relación directa y significativa entre la variable 1 y la variable 2. Por tanto, pese a estos resultados, se realizó la dispersión de las variables y coeficiente de determinación saliendo como resultado de que el coeficiente de determinación ( $R^2$ ) la seguridad vial es explicada y/o influenciada solamente por un intrascendente 1 % de la gestión municipal y la diferencia que viene a ser el 99 % se debe a otros causales diferentes a la gestión, con esto no queda más que afirmar que en el contexto de este estudio las variables son netamente independientes, es este caso al ser variables que en su mayoría se han encontrado informaciones de manera separada como es el caso de Mamani y Vilca (2022). En donde concluyeron que, el resultado de la prueba de Spearman no permite confirmar la presencia de la relación directa entre la variable de gestión municipal y calidad de servicio teniendo como resultado de  $\rho=0.187$  y un valor p de 0.581, por lo que es evidente lo bajo y tampoco significativa, asimismo, el  $p = 0.581$  es mayor a 0.05. Por tanto, aquí aceptaron una hipótesis nula lo que significa que entre sus variables de estudio en marcada es de cero, significando de que no existe relación. Asimismo, Lozano (2020). Concluyó que, mediante una encuesta realizada a 50 Colaboradores de la MPP, obtuvo un coeficiente de Rho Spearman de 0,085, como también un p valor igual a 0,559 ( $p\text{-valor} > 0.05$ ). en donde le resulta que no existe relación significativa entre las variables de estudio. Sin embargo, respecto a la variable de seguridad vial, no se pudo encontrar de acorde a nuestra dirección de investigación. Sin

embargo, solo Orosco (2018) ha unido estas dos variables dándole como resultado de que existe una relación moderada y directa entre las variables pero desde un punto de vista del ciudadano que vive en un área rural; sin embargo, en el presente estudio se enfocó desde la perspectiva del colaborador municipal, en donde ellos evaluaron el trabajo realizado por parte de la institución y específicamente del área de Subgerencia de promoción del transporte urbano, tránsito y seguridad vial, el cual es el responsable de velar por el cumplimiento de los servicios de transportes y tránsito urbano, señalización y educación vial, tanto para vehículos como para peatones y licencias de conducir para vehículos menores, es por ello, que se considera que para pueda existir relación entre estas variables se hubiera podido considerar también el punto de vista del ciudadano, algo que no estaba previsto, pero que podría ser de materia de investigación futura.

## VI. CONCLUSIONES

- 6.1. No existe una relación directa y significativa entre la gestión municipal y la seguridad vial de la ciudad de Tarapoto, tiene un coeficiente de correlación de Pearson positiva y muy baja ( $r=0,101$ ) con un sig. (bilateral) superior ( $p=0,485$ ) al p-valor requerido ( $p<0,05$ ), es decir, no existe una relación directa y significativa entre la gestión municipal y la seguridad vial; por tanto, se rechaza la  $H_1$  y se admite la  $H_0$ .
- 6.2. El nivel de las dimensiones de la gestión municipal de la ciudad de Tarapoto: en cuanto a las acciones estratégicas está en el nivel regular con 68 %; respecto a la dimensión de calidad de servicio se encuentra en un nivel regular con 62 % y respecto al control municipal su nivel es de regular con 48 %; es decir, en términos generales la gestión municipal es regular por cuanto, los colaboradores consideran que falta fortalecer la aplicación de su plan estratégico institucional, y las medidas de seguridad vial, para un mejor monitoreo y control.
- 6.3. El Nivel de las dimensiones de seguridad vial de la ciudad de Tarapoto: en cuanto a los factores de accidentes denota que, el 84 % de los trabajadores califican en medio; y respecto a las herramientas de seguridad se observa que, el 52 % de apreciaciones está en un nivel medio, es decir que, la mayoría de las opiniones de los colaboradores, considera que se debe a factores humanos, por cuanto no contemplan acciones de seguridad vial que puedan ayudar a una adecuada implementación en los elementos de seguridad.
- 6.4. La relación entre las dimensiones de gestión municipal y seguridad vial de la ciudad de Tarapoto, se muestra en cuanto a las acciones estratégicas y seguridad vial, en donde la correlación de Pearson es positiva y muy baja ( $r= 0,086$ ) con un sig. (bilateral) superior ( $p=0,554$ ) al p-valor requerido ( $p<0,05$ ); en cuanto, a la calidad de servicio y la seguridad vial, habiéndose conseguido una correlación de Pearson positiva y muy baja ( $r= 0,062$ ) con

un sig. (bilateral) superior ( $p=0,667$ ) al p-valor requerido ( $p<0,05$ ), y finalmente entre el control municipal y la seguridad vial, la correlación de Pearson es positiva y muy baja ( $r=0,139$ ) con un sig. (bilateral) superior ( $p=0,334$ ) al p-valor requerido ( $p<0,05$ ). Es decir, No existe una relación directa y significativa entre ninguna de las dimensiones de la gestión municipal y la seguridad vial de la ciudad de Tarapoto.

## **VII. RECOMENDACIONES**

- 7.1.** Al alcalde, considerar el implementar mejoras en sus políticas de planificación en base a acciones estratégicas que puedan ayudar a mejorar la efectividad y sostenibilidad de la gestión, para ello se debe concientizar también a los trabajadores municipales y sobre todo del área de Subgerencia de promoción del transporte urbano, tránsito y seguridad vial para que puedan tener capacidad de realizar planificación, un verdadero control y también un conocimiento óptimo sobre la regulación del transporte para una adecuada seguridad vial, con el fin de que una vez capacitados estos puedan llegar a la ciudadanía, en materia de concientización y educación vial.
- 7.2.** Al alcalde, mejorar el nivel de gestión de la Municipalidad provincial de San Martín, en cuanto a las acciones estratégicas, calidad de servicio y control municipal, debe poner más énfasis en el plan de estrategia institucional, la cual también lo establece el CEPLAN, no solo para el conocimiento de todos los colaboradores, sino también para el adecuado uso de ellas, y con esto puedan cumplir con las metas y objetivos trazados durante sus años de Gobierno.
- 7.3.** Al área de Subgerencia de promoción del transporte urbano, tránsito y seguridad vial, en cuanto a los factores de accidentes y herramientas de seguridad, ser más severos y minuciosos con los requisitos y exámenes que realizan a los conductores, como también estar siempre pendiente de las calles con respecto a su planificación, mantenimiento e inspección constante; asimismo, poner mayor empuje a la implementación de talleres, programas e incentivos de ser posible para la población en general, para que con esto puedan ayudar en aportar al logro de aprendizaje y toma de conciencia en nuestra ciudad, y así conlleve a una reducción de accidentes de tránsito.
- 7.4.** Al alcalde, tener mayor cuidado en cuanto a cómo se está direccionando las acciones estratégicas la cual debe regirse al plan estratégico de seguridad

vial, y brindar mayor conocimiento a todos los colaboradores de la MPSP, asimismo, capacitar de manera constante sobre seguridad vial o educación vial a todos los trabajadores del área de Subgerencia de promoción del transporte urbano, tránsito y seguridad vial para que puedan brindar una calidad de servicio y actualizado a la ciudadanía. A esto se suma también, que respecto al control que realice la municipalidad debe estar en base de acciones, normas, planes, políticas, registros, métodos, organización y procedimientos, que puedan ayudar a cumplir las metas establecidas, con esto podrán tener una gestión eficiente, gestión eficaz, transparente y ético.

## REFERENCIAS

- Albornoz-Romero, D. (2019). Control interno y su incidencia en la gestión de obras en Municipalidades Distritales de Pachitea – Huánuco. *Gaceta Científica*. 5(2). 122-128.  
<https://doi.org/10.46794/gacien.5.2.695>
- Arnau Sabatés, L. y Montané Capdevila, J. (2010). Educación vial y cambio de actitudes: algunos resultados y líneas de futuro. *Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal*. vol. 46, 2010, pp. 43-56  
<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=342130835004>
- Cabrera-Erazo, M. (2019). Propuesta técnica para la reducción de los accidentes de tránsito en la ciudad de Loja. *Revista de ciencias técnicas y aplicadas*. 5(2). 597-610  
<http://dx.doi.org/10.23857/dc.v5i2>
- Casiano Inga, D. y Cueva Vega, E. (2020). Gestión municipal, niveles de percepción y confianza: el caso para el distrito de Chachapoyas, Amazonas (Perú) 2019. *Revista de Investigación en Ciencias Sociales y Humanidades*. 7(2), 157-165.  
<https://doi.org/10.30545/academo.2020.jul-dic.6>
- Chávez Epiqueñ, A., Auqui Cosme, J., Soria Ramírez, L., y Huanuni Pumacahua, S. (2019). Gestión municipal y participación vecinal en los pobladores representados del Distrito de Chilca – Huancayo. *Revista de Investigación Científica Cultura Viva Amazónica*. 3(3). 12-17.  
<https://doi.org/10.37292/riccva.v3i03.115>
- Chiavenato, I. (2011). *Administración de recursos humanos “El capital humano de las organizaciones*. (9no ed.). editorial Mc-Gran-Hill Internacional.  
[https://www.sijufor.org/uploads/1/2/0/5/120589378/administracion\\_de\\_recursos\\_humanos\\_-\\_chiavenato.pdf](https://www.sijufor.org/uploads/1/2/0/5/120589378/administracion_de_recursos_humanos_-_chiavenato.pdf)

Congreso de la República (2019). *Congresista Luciana León afirma que medios de comunicación deben apoyar campaña nacional de prevención*

<https://www2.congreso.gob.pe/Sicr/Prensa/heraldo.nsf/CNnoticiasanteriores/9126b8c82a3af560052571f100722f88?OpenDocument>

Consejo Nacional de seguridad vial (2016). *Programa de Intervenciones de Seguridad Vial "PENsv 2017- 2021"*.

<https://www.ccimasenalizaciones.pe/images/pdf/documentos/Programa-de-Intervenciones-de-Seguridad-Vial-PENsv.2017-2021.pdf>

Decreto supremo N° 016-2009-MTC. (2009, 20 de julio). *Reglamento nacional de tránsito. Superintendencia de transporte terrestre de transporte, de personas, carga y mercancía.*

[https://www.sutran.gob.pe/wp-content/uploads/2015/08/D\\_-NRO\\_016-2009-MTC\\_AL\\_05.05.14.pdf](https://www.sutran.gob.pe/wp-content/uploads/2015/08/D_-NRO_016-2009-MTC_AL_05.05.14.pdf)

Decreto supremo N° 019-2017-MTC. (2017, 8 de setiembre). *Plan estratégico nacional de seguridad vial 2017 – 2021.* Congreso de la República. Diario oficial el peruano.

<https://www.mtc.gob.pe/cnsv/documentos/PlanEstrategico.PDF>

Decreto supremo N° 025-2021-MTC. (2021). *Reglamento del Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos y establece otras disposiciones.* Congreso de la República. Diario oficial el peruano.

<https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/decreto-supremo-que-aprueba-el-reglamento-del-sistema-de-con-decreto-supremo-no-025-2021-mtc-1974058-2/>

Directiva N° 001-2014-CEPLAN (2014, 04 de abril). *Plan estratégico institucional. Resolución de presidencia del consejo directivo.* Diario el Peruano.

<https://www.pvn.gob.pe/planes-y-proyectos/planeamiento/plan-estrategico-institucional/>

DIRECTIVA N° 006 2019 CG/INTEG (2019). *Alcance de la implementación del sistema de control interno en las entidades el estado. Municipalidad Provincial de San Martín.*

<https://mpsm.gob.pe/public/uploads/documentos/2022-SISTEMA-DE-CONTROL-INTERNO-MPSM.pdf>

Ferre, M. (2005). *La población y el desarrollo desde un enfoque de derechos humanos: intersecciones, perspectivas y orientaciones para una agenda regional.*

[https://www.cepal.org/sites/default/files/publication/files/7198/S05932\\_es.pdf](https://www.cepal.org/sites/default/files/publication/files/7198/S05932_es.pdf)

García, A. (2020). *Organización Municipal. Contraloría General de la nación.*

[https://apps.contraloria.gob.pe/transferenciagestion/material/Modulo\\_I/Organizaci%C3%B3n%20Municipal.doc](https://apps.contraloria.gob.pe/transferenciagestion/material/Modulo_I/Organizaci%C3%B3n%20Municipal.doc).

Gonzales Barrero, J. (2017). Implementación de los sistemas de información y control que realicen seguimientos a las cargas pesadas y restringidas, en las empresas de transportes del departamento de Boyacá. [tesis de pregrado, Universidad Militar y Nueva Granada]. Archivo digital.

<http://hdl.handle.net/10654/15827>

Hernández-Sampieri, R., & Mendoza-Torres, C. P. (2018). *Metodología de la investigación. Las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta* (1° ed.). Editorial McGraw Hill Education.

<https://virtual.cuautitlan.unam.mx/rudics/?p=2612>

Instituto Nacional de estadísticas e informática (2017). *Indicadores de Gestión Municipal 2017.*

[https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones\\_digitales/Est/Lib1474/libro.pdf](https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1474/libro.pdf)

Instituto Nacional de estadísticas e informática (2021). Denuncias de accidentes de tránsito no fatales por tipo, según departamento, 2021.

<https://m.inei.gob.pe/estadisticas/indice-tematico/traffic-accidents/>

Instituto Nacional de estadísticas e informática (2021). Víctimas de accidentes de tránsito fatales, según departamento, 2015 - 2021 .

<https://m.inei.gob.pe/estadisticas/indice-tematico/traffic-accidents/>

Ley N° 27972 (2003, 6 de mayo). *Congreso de la República. Diario oficial N° 8373*

<https://diariooficial.elperuano.pe/pdf/0015/3-ley-organica-de-municipalidades-1.pdf>

Ley N° 28716 (2006, 27 de marzo). *Ley de Control Interno de las entidades del Estado. Congreso de la República. Diario oficial el peruano.*

[https://www.peru.gob.pe/docs/PLANES/11654/PLAN\\_11654\\_Ley%20n%2028716\\_2010.pdf](https://www.peru.gob.pe/docs/PLANES/11654/PLAN_11654_Ley%20n%2028716_2010.pdf)

López, A (2019). La gestión municipal y la calidad del servicio público en la Municipalidad Provincial de Leoncio Prado. Desafíos, 2020. *Revista científica de Ciencias Sociales y Humanidades*. 11(1); 25-31.

<https://orcid.org/0000-0001-7622-7066>

López-Malpartida, H., Aquije, M., Garay, L., Guzmán, M., Vásquez, J., y Mavila, J. (2021). *La gestión municipal y su impacto en la gobernabilidad en los gobiernos locales del Perú, 2021.*

[https://doi.org/10.37811/cl\\_rcm.v5i5.845](https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v5i5.845)

López Rodríguez, A. (2017, del 14 al 17 de noviembre). El Sistema de Monitoreo de la Administración Pública Municipal y su impacto en el fortalecimiento institucional del Ayuntamiento Municipal de Moca, República Dominicana, de cara a una ciudad sostenible. *XXII Congreso Internacional del CLAD sobre la Reforma del Estado y de la Administración Pública*. Madrid, España.

Lozano Tapullima, E. (2020). *Control Interno y la Gestión Administrativa de la Municipalidad Provincial de Picota, año 2020*. [Tesis de maestría, Universidad César Vallejo]. Archivo digital.

Mallap, J (2013). *Comentarios al régimen normativo municipal*.

[http://dataonline.gacetajuridica.com.pe/resource\\_apc/PubOnlinePdf/06032015/04%20COMENTARIOS%20AL%20REGIMEN%20NORMATIVO%20MUNICIPAL.pdf](http://dataonline.gacetajuridica.com.pe/resource_apc/PubOnlinePdf/06032015/04%20COMENTARIOS%20AL%20REGIMEN%20NORMATIVO%20MUNICIPAL.pdf)

Mamani Q, K. y Vilca C, G. (2022). Calidad de servicio y satisfacción de los usuarios en bibliotecas públicas municipales del sur del Perú. *Revista de Ciencias Humanísticas y Sociales*. 7(3), 1-16.

<https://doi.org/10.33936/rehuso.v7i3.5136>

Matos H, M. (2022). *Relación entre la gestión municipal y calidad del servicio público en la municipalidad distrital de Jesús María, 2020*. [Tesis de la Universidad Señor de Sipan]. Archivo digital.

<https://repositorio.uss.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12802/9419/Matos%20Huam%C3%A1n%20Maritza.pdf>

Ministerio de economía y finanzas (2022). *Accidentes de Tránsito*.

[https://www.mef.gob.pe/es/?option=com\\_content&language=es-ES&Itemid=100751&view=article&catid=211&id=2172&lang=es-ES](https://www.mef.gob.pe/es/?option=com_content&language=es-ES&Itemid=100751&view=article&catid=211&id=2172&lang=es-ES)

Ministerio de educación (2013). *Guía de Educación en Seguridad Vial para profesores y tutores de secundaria*.

<file:///C:/Users/LENOVO/Downloads/Gu%C3%ADa%20de%20educaci%C3%B3n%20en%20seguridad%20vial%20para%20profesores%20y%20tutores%20de%20secundaria.pdf>

Ministerio de transporte y comunicación (2015). *Propuestas para una reforma de la seguridad vial en el corto plazo.*

<https://www.mtc.gob.pe/cnsv/documentos/Propuesta%202015-2024.pdf>

Ministerio de transporte y comunicación (2016). *Propuestas para una reforma de la seguridad vial en el corto plazo.*

[https://www.ccimasenalizaciones.pe/images/pdf/documentos/manual\\_dispositivos\\_de\\_control\\_automotor\\_peru\\_2016.pdf](https://www.ccimasenalizaciones.pe/images/pdf/documentos/manual_dispositivos_de_control_automotor_peru_2016.pdf)

Ministerio de transporte y comunicaciones. (2017). *Manual de Seguridad Vial.*

[https://portal.mtc.gob.pe/transportes/caminos/normas\\_carreteras/documentos/manuales/Manual\\_de\\_Seguridad\\_Vial\\_2017.pdf](https://portal.mtc.gob.pe/transportes/caminos/normas_carreteras/documentos/manuales/Manual_de_Seguridad_Vial_2017.pdf)

Ministerio de transporte y comunicación (2020). *Plan de Acción Regional para la seguridad vial 2020 – 2021.*

<https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1256004/Manual%20para%20la%20formulaci%C3%B3n%20del%20plan%20acci%C3%B3n%20regional.pdf>

Municipalidad Provincial de San Martín. (2022). Directorio de la Municipalidad Provincial de San Martín.

<https://mpsm.gob.pe/portal/municipalidad/directorio>

Municipalidad Provincial de San Martín. (2018). *Plan Estratégico Institucional 2018 – 2024.*

[https://mpsm.gob.pe/public/uploads/documentos/Plan\\_Estrategico\\_institucional\\_2018-2024.pdf](https://mpsm.gob.pe/public/uploads/documentos/Plan_Estrategico_institucional_2018-2024.pdf)

Noticias ONU (2022). Arranca en América Latina la gira mundial para visibilizar la "pandemia" de los accidentes de tráfico.

<https://news.un.org/es/story/2022/08/1513562>

Observatorio Nacional de seguridad vial [ONSV]. (2021). Visor de Alerta de Siniestros de Tránsito.

<https://www.onsv.gob.pe/>

Organización Mundial de la Salud [OMS]. (2022, 30 de junio). *La nueva declaración política para reducir a la mitad las defunciones y los traumatismos causados por las colisiones de tránsito para 2030 es un logro histórico.*

<https://www.who.int/es/news/item/30-06-2022-new-political-declaration-to-halve-road-traffic-deaths-and-injuries-by-2030-is-a-milestone-achievement>

Ordenanza Municipal N° 005-2019-MPSM (2019). Reglamento de organizaciones y funciones.

[https://mpsm.gob.pe/public/uploads/documentos/ROF\\_MPSM\\_2021\\_VIGENTE.pdf](https://mpsm.gob.pe/public/uploads/documentos/ROF_MPSM_2021_VIGENTE.pdf)

Organización mundial de la salud (2021). Plan Mundial para reducir 50% las muertes y traumatismo en 2030.

<https://www.paho.org/es/noticias/29-10-2021-semana-seguridad-vial-oms-presento-plan-mundial-para-reducir-50-muertes>

Orosco Vizcarra, H. (2018). *Gestión Municipal y Seguridad vial del servicio rural de la provincia de Calca 2018*. [Tesis de maestría, Universidad César Vallejo]

<https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/33390>

Quiroz, M. (2022). El nivel de la gestión de la Municipalidad Provincial de Chota: Una metodología para gobiernos locales. 25(1). 1-12.

<http://dx.doi.org/10.15381/idata.v25i1.20870>

Quispe Llanos, R. (2019). *Evaluación de la gestión municipal con énfasis en los servicios de limpieza, seguridad y transporte desde la perspectiva del ciudadano, propuestas de mejoras, san luis – 2017*. [Tesis de maestría, Universidad San Martín de Porres]

[https://repositorio.usmp.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12727/6954/ch%C3%A1vez\\_omh-et.al..pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.usmp.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12727/6954/ch%C3%A1vez_omh-et.al..pdf?sequence=1&isAllowed=y)

REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. Diccionario de la lengua española, 23.<sup>a</sup> ed., [versión 23.5 en línea].  
<https://www.rae.es/>

Romo-Álava, S., Armendáriz, S., García, F., Carrillo, D., y García, D. (2022). Diagnóstico de la planificación, regulación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial. *Ciencia Latina Revista Científica Multidisciplinar*. 6(1), 4439 - 4457.  
[https://doi.org/10.37811/cl\\_rcm.v6i1.1808](https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v6i1.1808)

Ruiz Trigozo, E. (2020). *Relación de la gestión municipal con el cumplimiento de la meta 4 en la municipalidad distrital de la Banda de Shilcayo, 2019*. [Tesis de maestría, Universidad Cesar Vallejo]. Archivo digital  
[https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/41976/Ruiz\\_TE.pdf?sequence=1](https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/41976/Ruiz_TE.pdf?sequence=1)

Santa Cruz Marín, M. (2015). El control interno basado en el modelo COSO. *Revista De Investigación Valor Contable*, 1(1).  
<https://doi.org/10.17162/rivc.v1i1.832>

Tapia, E., Muñoz, E., & Trelles, D. (2022). Alternate title: Systematization of the elements that influence the effectiveness of municipal public management in the city of Cuenca – Ecuador. *Revista Ibérica de Sistemas e Tecnologías de Informação*. E48, 104-117.  
<https://www.proquest.com/scholarly-journals/sistematización-de-los-elementos-incidencia-en-la/docview/2695094359/se-2>

Valverde, G. (2021). Atención de la seguridad vial en Perú.

<https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/3082012/Informe%20Final%20Estudio%20Atenci%C3%B3n%20de%20la%20Seguridad%20Vial%20en%20el%20Per%C3%BA.pdf.pdf>

Wolniak, R. y Jonek-Kowalska, I. (2021). Send mail to Jonek-Kowalska I. The quality of service to residents by public administration on the example of municipal offices in Poland. *Administratie si Management Public*, 37, 132-150.

<https://10.24818/amp/2021.37-09>

# **ANEXOS**

### Matriz de operacionalización de variables

Variable	Definición conceptual	Definición operacional	Dimensiones /aspectos	Indicadores	Escala de medición
V1: Gestión Municipal	Esta referido a los servicios públicos locales que pueden ser de gestión directa y de gestión indirecta, siempre que sea permitido por ley y que se asegure el interés de los vecinos, la eficiencia y eficacia del servicio y el adecuado control municipal. (Ley N° 27972, 2003).	Es la institución que se encarga de prestar servicios públicos y promover las obras en beneficio a la población. Se medirá a través de un cuestionario con 3 dimensiones y 32 preguntas	Acciones estratégicas	Protección de la población	Ordinal
				Reducción de accidentes	
				Capacitación al personal	
			Calidad de servicio	Sistema de señalización	Ordinal
				Educación vial	
				Servicio brindado al usuario	
			Control municipal	Ambiente de control	Ordinal
				Monitoreo	
				Sistema de información	
V2: Seguridad Vial	Se refiere a la combinación de medidas que sirven para preservar la capacidad de tránsito y mejorar la seguridad, la confianza y la fiabilidad de todo el sistema de transporte por carretera. (MTC, 2017).	La seguridad vial viene a ser las medidas adoptadas para reducir el riesgo de lesiones y muertes causadas por el tránsito. Se medirá a través de un cuestionario con 2 dimensiones y 18 preguntas	Factores de accidentes	Factor humano	Ordinal
				Factor vehicular	
				Factor entorno o vial	
			Herramientas de seguridad vial	Plan de seguridad vial	Ordinal
				Elementos de seguridad vial	
				Concientización a la sociedad	

### Matriz de consistencia

Problemas	Objetivos	Hipótesis	Técnica e instrumentos
<b>Problema general</b>	<b>Objetivo general</b>	<b>Hipótesis general</b>	Técnica: La encuesta  Instrumento: Cuestionario
¿Cuál es la relación entre gestión municipal y seguridad vial de la ciudad de Tarapoto, 2022?	Determinar la relación entre gestión municipal y seguridad vial de la ciudad de Tarapoto, 2022	Hi: Existe la relación entre gestión municipal y seguridad vial de la ciudad de Tarapoto, 2022.	
<b>Problemas específicos</b>	<b>Objetivos específicos</b>	<b>Hipótesis específicas</b>	
¿Cuál es el nivel de las dimensiones de gestión municipal de la ciudad de Tarapoto, 2022?	Identificar el nivel de las dimensiones de gestión municipal de la ciudad de Tarapoto, 2022	H1: El nivel de las dimensiones de gestión municipal de la ciudad de Tarapoto, 2022, es bueno.	
¿Cuál es el nivel de las dimensiones de seguridad vial de la ciudad de Tarapoto, 2022?	Evaluar el nivel de las dimensiones de seguridad vial de la ciudad de Tarapoto, 2022	H2: El nivel de las dimensiones de seguridad vial de la ciudad de Tarapoto, 2022, es alto.	
¿Cuál es la relación entre las dimensiones de gestión municipal y seguridad vial de la ciudad de Tarapoto, 2022?	Analizar la relación entre las dimensiones de gestión municipal y seguridad vial de la ciudad de Tarapoto, 2022	H3: Existe la relación entre las dimensiones de gestión municipal y seguridad vial de la ciudad de Tarapoto, 2022	
<b>Diseño de investigación</b>	<b>Población y muestra</b>	<b>Variables y dimensiones</b>	
Tipo: Básico Diseño: No experimental, cuantitativo, transversal, descriptivo correlacional  <div style="text-align: center;"> <pre>                     graph TD                     M --&gt; v1                     M --&gt; v2                     v1 --&gt; r                     v2 --&gt; r                     style v1 fill:none,stroke:none                     style v2 fill:none,stroke:none                     style r fill:none,stroke:none                     </pre> </div> Esquema:	<b>Población</b> La población objeto de estudio, estuvo constituido por 50 trabajadores de la Municipalidad Provincial de San Martín.	<b>Variables</b>	<b>Dimensiones</b>
		Gestión Municipal	Acciones estratégicas
			Calidad de servicio
			Control Municipal
	Seguridad Vial	Factores de accidente	
		Herramientas de seguridad vial	

## Ficha técnica para evaluar el cuestionario de Gestión Municipal

### Ficha técnica

Nombre: Cuestionario para evaluar la Gestión Municipal

Autora: Upiachihua Salas Luz Amparo

Tipo de evaluación: Cuestionario

Lugar: Tarapoto

Administración: Individual

Duración: 10 minutos

Objetivo: Evaluar la Gestión municipal de la ciudad de Tarapoto

Medio: Físico

Valoración: Bueno, regular, deficiente.

Tipo de administración: Individual

Área de aplicación: Municipalidad Provincial de San Martín

Tipo de puntuación: Numérica: 1, 2, 3, 4, 5

Escala de valores: Nunca 1, Casi nunca 2, A veces 3, Casi siempre 4, Siempre 5.

Niveles y rangos: Alto: 5 y 4, Medio: 3, Bajo 1 y 2.

Escala: Likert

Valor total del cuestionario: Máximo 160 puntos y mínimo 32 puntos.

Valoración: Cuantitativa

Aspectos a evaluar: El cuestionario está constituido por 32 ítems

Campo de aplicación: Municipalidad provincial de San Martín

## Cuestionario para medir la gestión municipal

**Datos informativos:**

Género:            M                                    F

N° de DNI: ..... Edad: ..... Tipo de trabajo: .....

**Instrucciones:** Estimado trabajador de la Municipalidad provincial de San Martín, el presente tiene como objetivo identificar el nivel de la gestión municipal. El instrumento es anónimo y reservado, la información es sólo para uso de la investigación; por eso, se pide que responda a los ítems con sinceridad.

NUNCA	CASI NUNCA	A VECES	CASI SIEMPRE	SIEMPRE
1	2	3	4	5

Ítems	Ítems	Valoración				
		1	2	3	4	5
<b>Acciones Estratégicas</b>						
01	Las medidas para mejorar las condiciones del ciudadano que realiza la Municipalidad cumplen con la protección que necesita la población contra la inseguridad vial.					
02	Las medidas de seguridad que brinda la Municipalidad para la protección de la población ayudan a reducir la vulnerabilidad del ciudadano ante el riesgo de accidentes.					
03	La Municipalidad prioriza la protección de la población frente a los peligros que ponen en riesgo su vida.					
04	La protección de la población fortalece la confianza del ciudadano hacia las autoridades del Estado.					
05	Las medidas de seguridad implantados por la Municipalidad para lograr la reducción de accidentes de tránsito han sido efectivas.					
06	La reducción de accidentes de tránsito se da por el sistema de evaluación de conductores.					
07	La Municipalidad realiza mejoras de señales de tránsito en la ciudad de Tarapoto.					

08	La entidad realiza mantenimiento de señales de tránsito en la Ciudad de Tarapoto.					
09	La reducción de índices de accidentes de tránsito se rige al plan estratégico Institucional.					
10	se brinda a sus trabajadores capacitaciones en la normativa de transporte vigente.					
11	La entidad evalúa a sus trabajadores después de las capacitaciones.					
12	El personal capacitado se encuentra apto para instruir sobre las medidas de seguridad vial.					
13	Existe problemas para realizar capacitaciones al personal dentro de su área laboral.					
	<b>Calidad de servicio</b>					
14	Existe reclamo del ciudadano por la falta de señalizaciones en la ciudad de Tarapoto.					
15	Las señalizaciones viales se encuentran en buen estado					
16	La Municipalidad invierte en señalizaciones viales en su jurisdicción.					
17	Las señales de tránsito brindan un servicio actualizado al ciudadano.					
18	La Municipalidad fomenta la promoción de talleres referente a la educación vial hacia la ciudadanía.					
19	Los talleres realizados a los ciudadanos con respecto a la educación vial ayudan a prevenir siniestros en la vía.					
20	La educación vial impartida mejora las relaciones o conductas viales.					
21	Existe participación ciudadana en los talleres impartidos por la Municipalidad Provincial en referencia a temas de educación vial.					
22	El servicio brindado al ciudadano les ayuda a comprender sobre seguridad vial.					

23	La evaluación médica de conductores es un servicio brindado por la Municipalidad Provincial de San Martín.					
24	La evaluación teórica de conductores es un servicio brindado por la Municipalidad Provincial de San Martín.					
25	La evaluación de manejo de conductores es un servicio brindado por la Municipalidad Provincial de San Martín.					
	<b>Control municipal</b>					
26	La Municipalidad brinda un ambiente de control que permite el cumplimiento de los objetivos.					
27	Las prácticas de valores ayudan a la transparencia para el buen manejo del control interno.					
28	El trabajo en equipo permite que el ambiente de control sea eficaz.					
29	Los programas de base de datos ayudan a monitorear adecuadamente a los infractores.					
30	La imposición de sanciones tiene un adecuado monitoreo.					
31	La supervisión del cumplimiento de los dispositivos legales en materia vial por parte de la municipalidad es transparente.					
32	El sistema de información realiza un adecuado seguimiento actualizados con respecto a las infracciones de tránsito.					

**Muchas gracias por su apoyo**

## Ficha técnica para evaluar el cuestionario de seguridad vial

### Ficha técnica

Nombre: Cuestionario para evaluar la seguridad vial

Autora: Upiachihua Salas Luz Amparo

Tipo de evaluación: Cuestionario

Lugar: Tarapoto

Administración: Individual

Duración: 5 minutos

Objetivo: Evaluar la Gestión Municipal de la ciudad de Tarapoto

Medio: Físico

Valoración: Nivel bajo, nivel medio, nivel alto

Tipo de administración: Individual

Área de aplicación: Municipalidad Provincial de San Martín

Tipo de puntuación: Numérica: 1, 2, 3, 4, 5

Escala de valores: Nunca 1, Casi nunca 2, A veces 3, Casi siempre 4, Siempre 5.

Niveles y rangos: Alto: 5 y 4, Medio: 3, Bajo 1 y 2.

Escala: Likert

Valor total del cuestionario: Máximo 90 puntos y mínimo 18 puntos.

Valoración: Cuantitativa

Aspectos a evaluar: El cuestionario está constituido por 18 ítems

Campo de aplicación: Municipalidad Provincial de San Martín



10	Conoce el plan de seguridad vial impartida por el Estado.					
11	La implementación de los planes de seguridad vial, permitirá la reducción de accidentes.					
12	La municipalidad promueve comportamientos más seguros hacia los conductores					
13	La municipalidad promueve comportamientos más seguros hacia los peatones.					
14	Los conductores informales son los principales causantes de accidentes.					
15	Los conductores manejan a altas velocidades en las noches o madrugadas.					
16	Los niños cuentan con la madurez de tomar conciencia en los talleres de concientización impartida por la municipalidad.					
17	Los jóvenes a pesar de tener conocimiento de las medidas de seguridad vial, son los que más cometen accidentes de tránsito.					
18	Existe publicidad abierta referente a la seguridad vial, que pueda ayudar a minimizar los índices de mortalidad.					

**Muchas gracias por su apoyo**

## Validación de instrumentos de investigación



### INFORME DE OPINIÓN SOBRE INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA

#### I. DATOS GENERALES

Apellidos y nombres del experto : Encomenderos Bancallán, Ivo Martín  
Institución donde labora : Escuela de Posgrado de la UCV - Tarapoto  
Especialidad : Magister en Docencia Universitaria  
Instrumento de evaluación : Cuestionario sobre Gestión municipal  
Autor (s) del instrumento (s) : Upiachihua Salas Luz Amparo

#### II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

MUY DEFICIENTE (1) DEFICIENTE (2) ACEPTABLE (3) BUENA (4) EXCELENTE (5)

CRITERIOS	INDICADORES	1	2	3	4	5
CLARIDAD	Los ítems están redactados con lenguaje apropiado y libre de ambigüedades acorde con los sujetos muestrales.				X	
OBJETIVIDAD	Las instrucciones y los ítems del instrumento permiten recoger la información objetiva sobre la variable, en todas sus dimensiones en indicadores conceptuales y operacionales.				X	
ACTUALIDAD	El instrumento demuestra vigencia acorde con el conocimiento científico, tecnológico, innovación y legal inherente a la variable: <b>Gestión municipal</b>				X	
ORGANIZACIÓN	Los ítems del instrumento reflejan organicidad lógica entre la definición operacional y conceptual respecto a la variable, de manera que permiten hacer inferencias en función a las hipótesis, problema y objetivos de la investigación.				X	
SUFICIENCIA	Los ítems del instrumento son suficientes en cantidad y calidad acorde con la variable, dimensiones e indicadores.				X	
INTENCIONALIDAD	Los ítems del instrumento son coherentes con el tipo de investigación y responden a los objetivos, hipótesis y variable de estudio: <b>Gestión municipal</b>					X
CONSISTENCIA	La información que se recoja a través de los ítems del instrumento permitirá analizar, describir y explicar la realidad, motivo de la investigación.					X
COHERENCIA	Los ítems del instrumento expresan relación con los indicadores de cada dimensión de la variable: <b>Gestión municipal</b>				X	
METODOLOGÍA	La relación entre la técnica y el instrumento propuestos responden al propósito de la investigación, desarrollo tecnológico e innovación.				X	
PERTINENCIA	La redacción de los ítems concuerda con la escala valorativa del instrumento.				X	
<b>PUNTAJE TOTAL</b>					42	

(Nota: Tener en cuenta que el instrumento es válido cuando se tiene un puntaje mínimo de 41 "Excelente"; sin embargo, un puntaje menor al anterior se considera al instrumento no válido ni aplicable)

#### III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

El instrumento es adecuado, en tal sentido se recomienda su aplicación.

PROMEDIO DE VALORACIÓN:

4.2

Tarapoto, 31 de octubre de 2022.

  
Mg. Ivo M. Encomenderos Bancallán  
ECONOMISTA  
Reg. 0134 - CELAM

**INFORME DE OPINIÓN SOBRE INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA****II. DATOS GENERALES**

Apellidos y nombres del experto : Encomenderos Bancallán, Ivo Martín  
 Institución donde labora : Escuela de Posgrado de la UCV - Tarapoto  
 Especialidad : Magister en Docencia Universitaria  
 Instrumento de evaluación : Cuestionario sobre Seguridad vial  
 Autor (s) del instrumento (s) : Upiachihua Salas Luz Amparo

**II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN**

**MUY DEFICIENTE (1) DEFICIENTE (2) ACEPTABLE (3) BUENA (4) EXCELENTE (5)**

CRITERIOS	INDICADORES	1	2	3	4	5
CLARIDAD	Los ítems están redactados con lenguaje apropiado y libre de ambigüedades acorde con los sujetos muestrales.				X	
OBJETIVIDAD	Las instrucciones y los ítems del instrumento permiten recoger la información objetiva sobre la variable, en todas sus dimensiones en indicadores conceptuales y operacionales.				X	
ACTUALIDAD	El instrumento demuestra vigencia acorde con el conocimiento científico, tecnológico, innovación y legal inherente a la variable: <b>seguridad vial</b>				X	
ORGANIZACIÓN	Los ítems del instrumento reflejan organicidad lógica entre la definición operacional y conceptual respecto a la variable, de manera que permiten hacer inferencias en función a las hipótesis, problema y objetivos de la investigación.					X
SUFICIENCIA	Los ítems del instrumento son suficientes en cantidad y calidad acorde con la variable, dimensiones e indicadores.				X	
INTENCIONALIDAD	Los ítems del instrumento son coherentes con el tipo de investigación y responden a los objetivos, hipótesis y variable de estudio: <b>seguridad vial</b>				X	
CONSISTENCIA	La información que se recoja a través de los ítems del instrumento permitirá analizar, describir y explicar la realidad, motivo de la investigación.				X	
COHERENCIA	Los ítems del instrumento expresan relación con los indicadores de cada dimensión de la variable: <b>seguridad vial</b>				X	
METODOLOGÍA	La relación entre la técnica y el instrumento propuestos responden al propósito de la investigación, desarrollo tecnológico e innovación.				X	
PERTINENCIA	La redacción de los ítems concuerda con la escala valorativa del instrumento.				X	
<b>PUNTAJE TOTAL</b>					<b>41</b>	

(Nota: Tener en cuenta que el instrumento es válido cuando se tiene un puntaje mínimo de 41 "Excelente"; sin embargo, un puntaje menor al anterior se considera al instrumento no válido ni aplicable)

**IV. OPINIÓN DE APLICABILIDAD**

El instrumento es adecuado, en tal sentido se recomienda su aplicación.

**PROMEDIO DE VALORACIÓN:**

4.1

Tarapoto, 31 de octubre de 2022.

  
 Mg. Ivo M. Encomenderos Bancallán  
 ECONOMISTA  
 Reg. 0134 - CELAM

## INFORME DE OPINIÓN SOBRE INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA

### I. DATOS GENERALES

Apellidos y nombres del experto: Dr. Keller Sánchez Dávila  
 Institución donde labora : Universidad César Vallejo  
 Especialidad : Doctor en Gestión Pública y Gobernabilidad  
 Instrumento de evaluación : Para evaluar la Gestión municipal  
 Autor (s) del instrumento (s): Luz Amparo Upiachihua Salas

### II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

MUY DEFICIENTE (1) DEFICIENTE (2) ACEPTABLE (3) BUENA (4) EXCELENTE (5)

CRITERIOS	INDICADORES	1	2	3	4	5
CLARIDAD	Los ítems están redactados con lenguaje apropiado y libre de ambigüedades acorde con los sujetos muestrales.				X	
OBJETIVIDAD	Las instrucciones y los ítems del instrumento permiten recoger la información objetiva sobre la variable, en todas sus dimensiones en indicadores conceptuales y operacionales.				X	
ACTUALIDAD	El instrumento demuestra vigencia acorde con el conocimiento científico, tecnológico, innovación y legal inherente a la variable: <b>Gestión Municipal</b> .					X
ORGANIZACION	Los ítems del instrumento reflejan organicidad lógica entre la definición operacional y conceptual respecto a la variable, de manera que permiten hacer inferencias en función a las hipótesis, problema y objetivos de la investigación.					X
SUFICIENCIA	Los ítems del instrumento son suficientes en cantidad y calidad acorde con la variable, dimensiones e indicadores.				X	
INTENCIONALIDAD	Los ítems del instrumento son coherentes con el tipo de investigación y responden a los objetivos, hipótesis y variable de estudio: <b>Gestión Municipal</b> .				X	
CONSISTENCIA	La información que se recoja a través de los ítems del instrumento, permitirá analizar, describir y explicar la realidad, motivo de la investigación.				X	
COHERENCIA	Los ítems del instrumento expresan relación con los indicadores de cada dimensión de la variable: <b>Gestión Municipal</b> .					X
METODOLOGIA	La relación entre la técnica y el instrumento propuestos responden al propósito de la investigación, desarrollo tecnológico e innovación.					X
PERTINENCIA	La redacción de los ítems concuerda con la escala valorativa del instrumento.				X	
<b>PUNTAJE TOTAL</b>					<b>44</b>	

(Nota: Tener en cuenta que el instrumento es válido cuando se tiene un puntaje mínimo de 41 "Excelente"; sin embargo, un puntaje menor al anterior se considera al instrumento no válido ni aplicable)

### III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

Instrumento coherente y aplicable

PROMEDIO DE VALORACIÓN:

4.4

Tarapoto, 27 de octubre de 2022



Dr. Keller Sánchez Dávila  
DOCENTE POS GRADO

Sello personal y firma

## INFORME DE OPINIÓN SOBRE INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA

### I. DATOS GENERALES

Apellidos y nombres del experto: Dr. Keller Sánchez Dávila  
 Institución donde labora : Universidad César Vallejo  
 Especialidad : Doctor en Gestión Pública y Gobernabilidad  
 Instrumento de evaluación : Para evaluar la seguridad vial  
 Autor (s) del instrumento (s): Luz Amparo Upiachihua Salas

### II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

MUY DEFICIENTE (1) DEFICIENTE (2) ACEPTABLE (3) BUENA (4) EXCELENTE (5)

CRITERIOS	INDICADORES	1	2	3	4	5
CLARIDAD	Los ítems están redactados con lenguaje apropiado y libre de ambigüedades acorde con los sujetos muestrales.					X
OBJETIVIDAD	Las instrucciones y los ítems del instrumento permiten recoger la información objetiva sobre la variable, en todas sus dimensiones en indicadores conceptuales y operacionales.				X	
ACTUALIDAD	El instrumento demuestra vigencia acorde con el conocimiento científico, tecnológico, innovación y legal inherente a la variable: <b>seguridad vial</b> .					X
ORGANIZACION	Los ítems del instrumento reflejan organicidad lógica entre la definición operacional y conceptual respecto a la variable, de manera que permiten hacer inferencias en función a las hipótesis, problema y objetivos de la investigación.				X	
SUFICIENCIA	Los ítems del instrumento son suficientes en cantidad y calidad acorde con la variable, dimensiones e indicadores.				X	
INTENCIONALIDAD	Los ítems del instrumento son coherentes con el tipo de investigación y responden a los objetivos, hipótesis y variable de estudio: <b>seguridad vial</b> .				X	
CONSISTENCIA	La información que se recoja a través de los ítems del instrumento, permitirá analizar, describir y explicar la realidad, motivo de la investigación.				X	
COHERENCIA	Los ítems del instrumento expresan relación con los indicadores de cada dimensión de la variable: <b>seguridad vial</b> .					X
METODOLOGIA	La relación entre la técnica y el instrumento propuestos responden al propósito de la investigación, desarrollo tecnológico e innovación.					X
PERTINENCIA	La redacción de los ítems concuerda con la escala valorativa del instrumento.				X	
<b>PUNTAJE TOTAL</b>					<b>44</b>	

(Nota: Tener en cuenta que el instrumento es válido cuando se tiene un puntaje mínimo de 41 "Excelente"; sin embargo, un puntaje menor al anterior se considera al instrumento no válido ni aplicable)

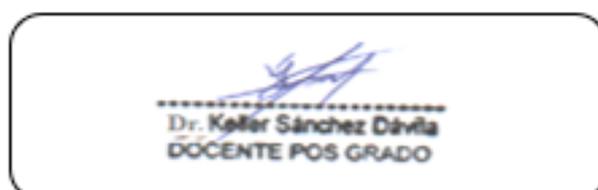
### III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

Instrumento coherente y aplicable

PROMEDIO DE VALORACIÓN:

4.4

Tarapoto, 27 de octubre de 2022



Dr. Keller Sánchez Dávila  
DOCENTE POS GRADO

Sello personal y firma

**INFORME DE OPINIÓN SOBRE INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA****I. DATOS GENERALES**

Apellidos y nombres del experto: Dr. Delgado Bardales José Manuel

Institución donde labora : Universidad César Vallejo

Especialidad : Doctor en Gestión Universitaria

Instrumento de evaluación : Cuestionario para evaluar la gestión municipal

Autor (s) del instrumento (s) : Br. Upiachihua Salas Luz Amparo

**II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN****MUY DEFICIENTE (1) DEFICIENTE (2) ACEPTABLE (3) BUENA (4) EXCELENTE (5)**

CRITERIOS	INDICADORES	1	2	3	4	5
CLARIDAD	Los ítems están redactados con lenguaje apropiado y libre de ambigüedades acorde con los sujetos muestrales.					X
OBJETIVIDAD	Las instrucciones y los ítems del instrumento permiten recoger la información objetiva sobre la variable, en todas sus dimensiones en indicadores conceptuales y operacionales.					X
ACTUALIDAD	El instrumento demuestra vigencia acorde con el conocimiento científico, tecnológico, innovación y legal inherente a la variable: <b>Gestión Municipal</b> .				X	
ORGANIZACIÓN	Los ítems del instrumento reflejan organicidad lógica entre la definición operacional y conceptual respecto a la variable, de manera que permiten hacer inferencias en función a las hipótesis, problema y objetivos de la investigación.					X
SUFICIENCIA	Los ítems del instrumento son suficientes en cantidad y calidad acorde con la variable, dimensiones e indicadores.				X	
INTENCIONALIDAD	Los ítems del instrumento son coherentes con el tipo de investigación y responden a los objetivos, hipótesis y variable de estudio: <b>Gestión Municipal</b> .					X
CONSISTENCIA	La información que se recoja a través de los ítems del instrumento, permitirá analizar, describir y explicar la realidad, motivo de la investigación.					X
COHERENCIA	Los ítems del instrumento expresan relación con los indicadores de cada dimensión de la variable: <b>Gestión Municipal</b> .					X
METODOLOGÍA	La relación entre la técnica y el instrumento propuestos responden al propósito de la investigación, desarrollo tecnológico e innovación.					X
PERTINENCIA	La redacción de los ítems concuerda con la escala valorativa del instrumento.				X	
<b>PUNTAJE TOTAL</b>						<b>47</b>

(Nota: Tener en cuenta que el instrumento es válido cuando se tiene un puntaje mínimo de 41 "Excelente"; sin embargo, un puntaje menor al anterior se considera al instrumento no válido ni aplicable)

**III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD**

Instrumentos válidos para su aplicación

**PROMEDIO DE VALORACIÓN:** 4.7

Tarapoto, 2 de noviembre de 2022



Sello personal y firma

**INFORME DE OPINIÓN SOBRE INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA****I. DATOS GENERALES**

Apellidos y nombres del experto: Dr. Delgado Bardales José Manuel

Institución donde labora : Universidad César Vallejo

Especialidad : Doctor en Gestión Universitaria

Instrumento de evaluación : Cuestionario para evaluar la seguridad vial

Autor (s) del instrumento (s) : Br. Upiachihua Salas Luz Amparo

**II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN****MUY DEFICIENTE (1) DEFICIENTE (2) ACEPTABLE (3) BUENA (4) EXCELENTE (5)**

CRITERIOS	INDICADORES	1	2	3	4	5
CLARIDAD	Los ítems están redactados con lenguaje apropiado y libre de ambigüedades acorde con los sujetos muestrales.					X
OBJETIVIDAD	Las instrucciones y los ítems del instrumento permiten recoger la información objetiva sobre la variable, en todas sus dimensiones en indicadores conceptuales y operacionales.					X
ACTUALIDAD	El instrumento demuestra vigencia acorde con el conocimiento científico, tecnológico, innovación y legal inherente a la variable: <b>Seguridad vial</b> .				X	
ORGANIZACIÓN	Los ítems del instrumento reflejan organicidad lógica entre la definición operacional y conceptual respecto a la variable, de manera que permiten hacer inferencias en función a las hipótesis, problema y objetivos de la investigación.					X
SUFICIENCIA	Los ítems del instrumento son suficientes en cantidad y calidad acorde con la variable, dimensiones e indicadores.					X
INTENCIONALIDAD	Los ítems del instrumento son coherentes con el tipo de investigación y responden a los objetivos, hipótesis y variable de estudio: <b>Seguridad vial</b> .					X
CONSISTENCIA	La información que se recoja a través de los ítems del instrumento, permitirá analizar, describir y explicar la realidad, motivo de la investigación.					X
COHERENCIA	Los ítems del instrumento expresan relación con los indicadores de cada dimensión de la variable: <b>Seguridad vial</b> .					X
METODOLOGÍA	La relación entre la técnica y el instrumento propuestos responden al propósito de la investigación, desarrollo tecnológico e innovación.					X
PERTINENCIA	La redacción de los ítems concuerda con la escala valorativa del instrumento.				X	
<b>PUNTAJE TOTAL</b>						48

(Nota: Tener en cuenta que el instrumento es válido cuando se tiene un puntaje mínimo de 41 "Excelente"; sin embargo, un puntaje menor al anterior se considera al instrumento no válido ni aplicable)

**III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD**

Instrumento válido para su aplicación

PROMEDIO DE VALORACIÓN:

4.8

Tarapoto, 2 de noviembre de 2022



Sello personal y firma

## Resultados de la validación de los instrumentos de investigación

Variable	N.º	Especialidad	Promedio de validez	Opinión del experto
Gestión municipal	1	Especialidad 1	4.2	Adecuado, recomienda su aplicación
	2	Especialidad 2	4.4	Coherente y aplicable
	3	Metodólogo	4.7	Válidos para su aplicación
Seguridad vial	1	Especialidad 1	4.1	Adecuado, recomienda su aplicación
	2	Especialidad 2	4.4	Coherente y aplicable
	3	Metodólogo	4.8	Válidos para su aplicación

## Confiabilidad de los instrumentos de investigación

### Alfa de Cronbach para medir la confiabilidad de la gestión municipal

N° Encuestas Piloto	Preguntas																Total
	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9	P10	P11	P12	P13	P14	P15	P16	Sum fila (t)
1	4	3	4	5	5	3	4	2	3	2	5	3	5	3	4	5	60
2	4	3	3	5	4	5	3	4	4	3	5	3	3	4	5	5	63
3	4	4	3	5	5	4	2	5	4	4	4	4	4	4	5	5	66
4	1	3	1	3	2	3	4	3	3	3	3	1	5	4	3	3	45
5	3	4	3	2	3	3	5	4	4	3	4	4	4	4	3	4	57
6	5	3	4	5	3	4	4	5	3	3	2	3	5	4	5	4	62
7	4	4	3	5	3	5	5	4	3	3	5	3	3	5	3	5	63
8	3	5	2	5	3	4	3	3	3	3	3	3	4	3	1	4	52
9	2	3	1	5	3	5	5	4	3	3	4	3	3	3	4	5	56
10	1	1	1	5	3	3	2	4	3	3	3	3	4	3	3	4	46
11	4	5	3	3	4	2	3	4	4	3	3	3	3	4	2	3	53
12	4	4	4	3	5	5	4	4	4	3	4	4	4	4	3	5	64
13	4	3	5	4	4	3	5	3	3	5	3	3	3	4	5	5	62
14	3	4	5	5	5	2	4	4	4	4	5	5	3	5	4	5	67
15	3	1	2	4	4	5	3	2	4	5	5	4	3	3	2	3	53
<b>PROMEDIO columna (i)</b>	3.27	3.33	2.93	4.27	3.73	3.73	3.73	3.67	3.47	3.33	3.87	3.27	3.73	3.80	3.47	4.33	Varianza Total
<b>DESV EST columna Si</b>	1.16	1.18	1.33	1.03	0.96	1.10	1.03	0.90	0.52	0.82	0.99	0.88	0.80	0.68	1.25	0.82	Columnas
<b>VARIANZA por ítem</b>	1.35	1.38	1.78	1.07	0.92	1.21	1.07	0.81	0.27	0.67	0.98	0.78	0.64	0.46	1.55	0.67	Varianzas totales de ítems St²
<b>SUMA DE VARIANZAS de los ítems Si²</b>	<b>15.60</b>																<b>47.92</b>

Numero de Ítems: 16

Reemplazando:

$\alpha =$  1.06666667      0.674483307

$\alpha =$  0.72

$$\alpha = \frac{K}{K-1} \left[ 1 - \frac{\sum S_i^2}{S_T^2} \right]$$

### Alfa de Cronbach para medir la confiabilidad de la seguridad vial

N° Encuestas Piloto	Preguntas																Total
	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9	P10	P11	P12	P13	P14	P15	P16	Sum fila (t)
1	4	3	4	5	5	3	4	2	3	2	5	3	5	3	4	5	60
2	4	3	3	5	4	5	3	4	4	3	5	3	3	4	5	5	63
3	4	4	3	5	5	4	2	5	4	4	4	4	4	4	5	5	66
4	1	3	1	3	2	3	4	3	3	3	3	1	5	4	3	3	45
5	3	4	3	2	3	3	5	4	4	3	4	4	4	4	3	4	57
6	5	3	4	5	3	4	4	5	3	3	2	3	5	4	5	4	62
7	4	4	3	5	3	5	5	4	3	3	5	3	3	5	3	5	63
8	3	5	2	5	3	4	3	3	3	3	3	3	4	3	1	4	52
9	2	3	1	5	3	5	5	4	3	3	4	3	3	3	4	5	56
10	1	1	1	5	3	3	2	4	3	3	3	3	4	3	3	4	46
11	4	5	3	3	4	2	3	4	4	3	3	3	3	4	2	3	53
12	4	4	4	3	5	5	4	4	4	3	4	4	4	4	3	5	64
13	4	3	5	4	4	3	5	3	3	5	3	3	3	4	5	5	62
14	3	4	5	5	5	2	4	4	4	4	5	5	3	5	4	5	67
15	3	1	2	4	4	5	3	2	4	5	5	4	3	3	2	3	53
<b>PROMEDIO columna (i)</b>	3.27	3.33	2.93	4.27	3.73	3.73	3.73	3.67	3.47	3.33	3.87	3.27	3.73	3.80	3.47	4.33	Varianza Total
<b>DESV EST columna Si</b>	1.16	1.18	1.33	1.03	0.96	1.10	1.03	0.90	0.52	0.82	0.99	0.88	0.80	0.68	1.25	0.82	Columnas
<b>VARIANZA por ítem</b>	1.35	1.38	1.78	1.07	0.92	1.21	1.07	0.81	0.27	0.67	0.98	0.78	0.64	0.46	1.55	0.67	Varianzas totales de ítems St <sup>2</sup>
<b>SUMA DE VARIANZAS de los ítems Si<sup>2</sup></b>	<b>15.60</b>																<b>47.92</b>

Numero de ítems: 16

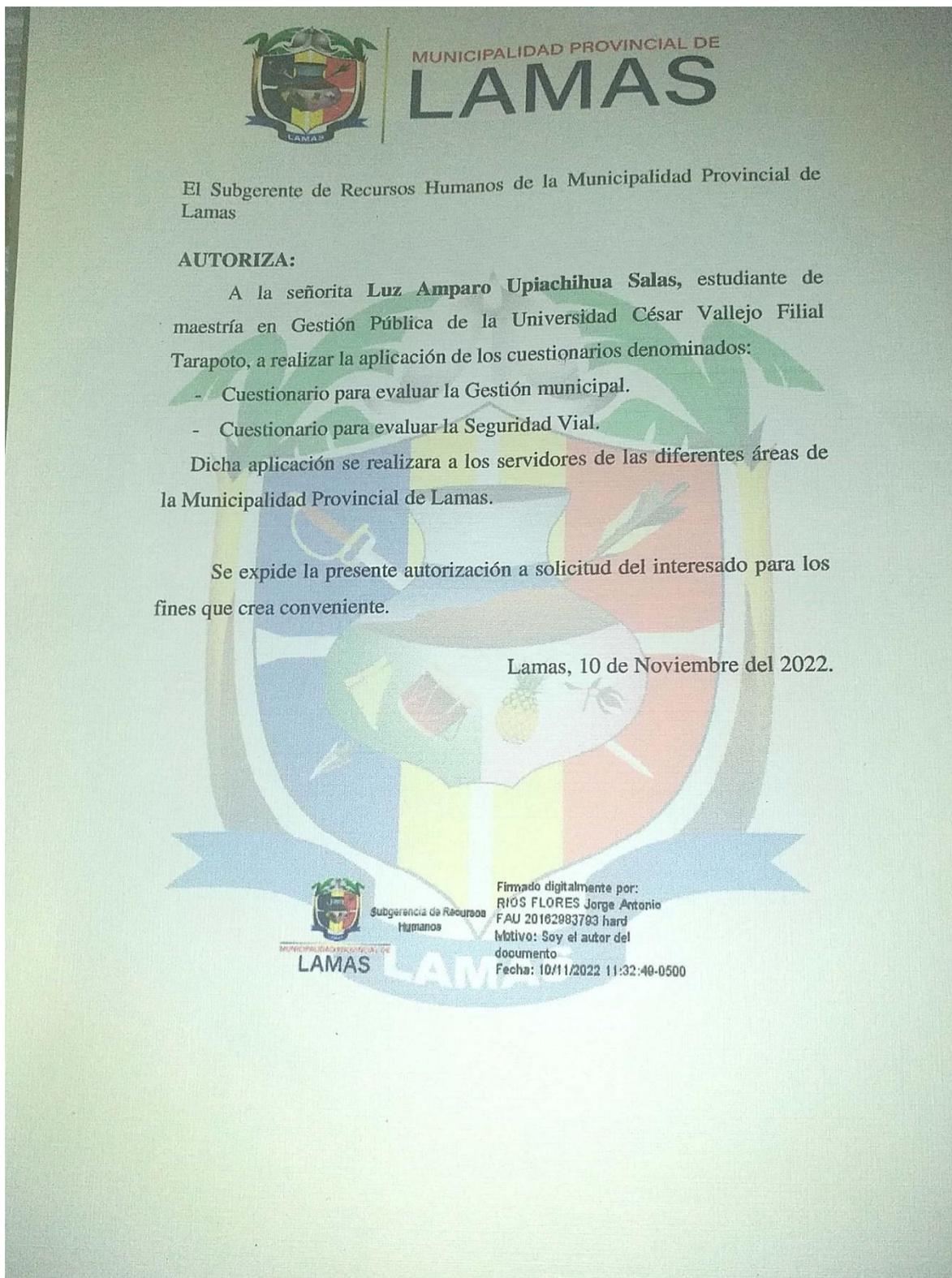
Reemplazando:

α = 1.06666667      0.674483307  
 α = 0.72

$$\alpha = \frac{K}{K-1} \left[ 1 - \frac{\sum S_i^2}{S_T^2} \right]$$

## Autorización para aplicar los instrumentos de investigación

A la muestra piloto:



## A la verdadera muestra de estudio



"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

Tarapoto, 09 de noviembre del 2022.

CARTA N° 096-2022-OP-GA-MPSM.

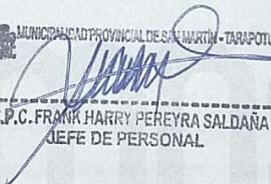
Señora Dra.  
Rosa Mabel CONTRERAS JULIAN  
Jefe Unidad de Postgrado  
Universidad César Vallejo  
Ciudad.-

**ASUNTO** : Autorización para trabajo de investigación  
**Ref.** : Carta Reg. MP-TE-15633-2022

Grato es dirigirme a usted, para saludarlo cordialmente y conforme al documento de la referencia, se le **AUTORIZA PERMISO** a la estudiante **Luz Amparo UPIACHIHUA SALAS** para realizar **trabajo de investigación de Tesis: "GESTION MUNICIPAL Y SEGURIDAD VIAL DE LA CIUDAD DE TARAPOTO-2022-MPSM"**, asimismo la publicación de resultados; que le permitirá sustentar tesis para obtener el título de Maestría en Gestión Pública.

Sin otro particular, me suscribo de usted.

Atentamente,

  
MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE SAN MARTÍN - TARAPOTO  
C.P.C. FRANK HARRY PEREYRA SALDAÑA  
JEFE DE PERSONAL

FHPS/JOP-MPSM  
lia/sec.  
C.C.  
ARCHIVO.

Jr. Gregorio Delgado N° 260 - Tarapoto  
913 012139 (042) 52235  
www.mpsm.gob.pe mpsm@mpsm.gob.pe

## Base de datos de gestión municipal

N	Acciones estratégicas (1-13)													Calidad de servicio (14-25)												Control Municipal (26-32)									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32			
1	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	4	4	3	40	4	3	4	3	3	3	3	2	1	4	4	37	3	3	3	3	3	3	3	21	
2	3	2	3	2	2	4	3	2	2	2	2	4	2	33	4	1	2	2	4	4	2	3	4	1	2	4	33	4	5	3	3	4	4	4	27
3	3	3	2	3	3	1	3	3	4	4	4	4	3	40	3	3	3	4	1	3	4	3	4	1	4	4	37	4	4	4	4	4	3	3	26
4	2	2	2	2	2	2	3	3	2	2	2	3	2	29	4	3	3	2	2	2	2	3	3	1	4	4	33	3	3	2	4	3	3	2	20
5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	50	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	47	5	5	5	5	5	4	4	33
6	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	50	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	47	5	5	5	5	5	4	4	33
7	3	5	3	2	5	5	5	5	5	1	1	2	5	47	5	3	3	5	1	2	3	4	5	1	5	5	42	3	5	5	5	3	5	5	31
8	5	1	1	2	2	1	1	2	5	5	5	3	3	36	1	2	1	2	2	3	4	3	1	1	3	2	25	2	3	3	4	1	2	3	18
9	3	4	5	2	4	4	4	4	4	2	2	2	2	42	3	4	2	2	4	4	4	2	4	2	4	4	39	4	5	4	3	4	5	3	28
10	4	4	5	4	5	1	5	5	5	5	5	5	2	55	4	3	4	5	5	5	5	5	5	1	5	5	52	5	5	5	5	5	5	5	35
11	3	3	3	2	3	3	3	4	3	2	4	4	3	40	4	4	3	3	2	3	3	2	3	1	4	4	36	3	3	4	4	4	3	3	24
12	4	5	4	4	4	4	4	4	4	5	4	5	2	53	3	4	4	3	4	3	4	4	4	4	4	4	45	4	4	3	4	4	4	4	27
13	2	1	3	2	4	2	2	4	2	2	3	3	2	32	2	3	2	1	4	2	2	3	1	5	3	2	30	3	2	1	4	2	3	2	17
14	3	3	3	2	3	3	3	3	2	4	4	4	3	40	3	4	3	3	3	4	4	3	4	4	3	4	42	4	4	4	4	4	4	4	28
15	2	3	3	2	2	2	2	3	3	3	3	3	2	33	4	2	2	2	3	3	3	3	3	2	2	2	31	2	2	2	2	3	3	3	17
16	2	3	3	3	4	3	2	2	3	3	2	3	3	36	3	4	3	4	4	4	3	2	3	3	3	4	40	2	3	3	2	2	2	3	17
17	2	3	1	4	5	2	5	1	3	2	4	3	5	40	5	4	2	5	3	4	3	2	4	3	1	2	38	3	5	3	1	3	2	4	21
18	3	5	3	3	4	4	4	4	4	3	3	3	3	46	4	5	5	4	4	3	3	3	3	5	1	4	44	4	4	3	3	3	4	5	26
19	2	3	3	2	2	2	2	3	3	3	3	3	2	33	4	2	2	2	3	3	3	3	3	2	2	2	31	2	2	2	2	3	3	3	17
20	3	3	2	4	2	1	4	5	4	3	3	5	4	43	5	3	5	5	3	5	4	5	5	1	5	5	51	5	5	5	5	5	5	5	35
21	4	3	3	3	2	2	2	3	2	3	2	2	3	34	3	2	2	4	3	3	4	4	3	3	4	4	39	3	3	3	3	4	3	2	21
22	4	4	5	5	4	4	5	5	4	4	4	4	4	56	3	4	4	4	3	3	4	3	5	1	5	5	44	5	5	5	5	3	4	4	31
23	3	3	3	4	4	3	2	4	3	5	5	5	3	47	3	5	5	3	4	4	4	3	5	1	5	4	46	2	4	3	4	3	2	3	21
24	3	4	4	5	4	3	4	5	4	5	5	4	4	54	3	4	5	5	5	5	5	4	4	5	5	5	55	5	5	5	5	5	5	5	35
25	4	4	5	5	4	4	5	5	3	3	3	3	3	51	3	4	4	4	3	3	4	3	5	1	5	5	44	5	5	5	5	3	4	4	31
26	4	4	4	4	4	3	4	4	4	3	4	4	4	50	3	3	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	44	4	4	4	4	4	4	4	28
27	3	4	4	4	4	4	3	3	3	4	4	3	3	46	2	2	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	35	3	3	4	4	4	4	4	26
28	3	4	4	4	4	4	3	3	3	4	4	3	3	46	2	2	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	35	3	3	4	4	4	4	4	26



## Base de datos de seguridad vial

N	Factores de accidentes (1-9)									Herramientas de seguridad (10-18)										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18		
<b>1</b>	4	3	5	2	3	4	3	4	2	<b>30</b>	2	3	3	3	5	5	3	3	3	<b>30</b>
<b>2</b>	5	2	3	4	4	3	5	5	1	<b>32</b>	1	4	5	3	4	4	4	5	3	<b>33</b>
<b>3</b>	5	2	4	3	4	2	3	3	4	<b>30</b>	3	4	3	3	3	4	3	3	4	<b>30</b>
<b>4</b>	5	1	5	1	5	5	3	3	1	<b>29</b>	5	5	3	3	5	5	5	5	1	<b>37</b>
<b>5</b>	4	2	2	1	5	5	3	4	1	<b>27</b>	1	4	3	3	3	4	2	4	3	<b>27</b>
<b>6</b>	3	2	2	3	3	5	3	3	3	<b>27</b>	1	5	3	3	3	3	3	3	3	<b>27</b>
<b>7</b>	4	3	4	3	2	3	3	3	1	<b>26</b>	4	3	2	2	4	4	3	4	2	<b>28</b>
<b>8</b>	5	1	4	3	4	3	3	4	3	<b>30</b>	3	5	4	4	4	4	5	4	4	<b>37</b>
<b>9</b>	4	3	4	3	2	4	4	3	4	<b>31</b>	3	5	2	4	3	3	2	5	3	<b>30</b>
<b>10</b>	4	1	5	1	5	5	4	4	1	<b>30</b>	4	4	4	4	5	4	4	4	4	<b>37</b>
<b>11</b>	3	1	3	3	3	3	3	3	1	<b>23</b>	3	3	3	3	4	4	3	4	3	<b>30</b>
<b>12</b>	4	2	4	3	5	3	3	3	1	<b>28</b>	3	4	3	3	2	4	3	4	2	<b>28</b>
<b>13</b>	1	3	2	3	3	1	5	4	4	<b>26</b>	5	4	5	2	4	5	4	3	5	<b>37</b>
<b>14</b>	4	2	4	2	4	5	4	4	2	<b>31</b>	2	3	2	2	5	4	2	5	2	<b>27</b>
<b>15</b>	5	1	5	1	3	4	3	3	1	<b>26</b>	1	2	1	1	4	3	1	4	1	<b>18</b>
<b>16</b>	4	2	2	3	5	4	4	4	1	<b>29</b>	1	5	5	4	4	4	3	4	3	<b>33</b>
<b>17</b>	3	2	3	2	3	3	3	3	3	<b>25</b>	3	3	3	2	3	3	3	3	3	<b>26</b>
<b>18</b>	5	2	4	1	4	3	2	3	2	<b>26</b>	3	4	3	3	5	5	3	5	3	<b>34</b>
<b>19</b>	5	1	3	3	4	5	4	4	3	<b>32</b>	4	5	4	4	5	4	4	3	3	<b>36</b>
<b>20</b>	5	1	5	1	5	5	5	5	1	<b>33</b>	5	5	5	5	5	5	5	5	5	<b>45</b>
<b>21</b>	4	2	3	4	5	4	4	3	2	<b>31</b>	2	4	2	4	5	5	2	5	1	<b>30</b>
<b>22</b>	4	1	3	1	3	1	2	3	3	<b>21</b>	1	1	1	1	1	5	3	5	1	<b>19</b>
<b>23</b>	3	1	2	2	2	5	3	2	1	<b>21</b>	3	3	2	2	3	5	2	5	2	<b>27</b>
<b>24</b>	5	2	4	1	3	5	3	4	1	<b>28</b>	5	5	4	4	5	5	4	5	3	<b>40</b>
<b>25</b>	5	1	5	4	4	4	4	4	1	<b>32</b>	3	5	5	4	3	5	5	5	5	<b>40</b>
<b>26</b>	1	2	3	3	3	5	4	3	3	<b>27</b>	1	4	4	3	4	3	3	3	3	<b>28</b>
<b>27</b>	5	2	5	1	5	5	5	5	1	<b>34</b>	5	5	5	4	5	4	4	4	4	<b>40</b>
<b>28</b>	5	1	5	4	4	4	4	4	1	<b>32</b>	3	5	5	4	3	5	5	5	5	<b>40</b>

<b>29</b>	5	2	3	2	3	4	4	3	1	<b>27</b>	5	5	3	3	5	5	1	5	3	<b>35</b>
<b>30</b>	3	3	5	3	4	1	3	4	5	<b>31</b>	1	5	5	5	3	3	1	3	3	<b>29</b>
<b>31</b>	5	3	5	2	3	3	2	3	1	<b>27</b>	1	3	3	3	2	3	1	5	3	<b>24</b>
<b>32</b>	2	2	2	3	4	3	3	3	3	<b>25</b>	3	4	3	4	4	3	3	3	2	<b>29</b>
<b>33</b>	4	5	3	3	4	3	3	3	5	<b>33</b>	4	3	3	4	4	4	4	4	2	<b>32</b>
<b>34</b>	3	5	2	3	3	4	4	4	3	<b>31</b>	4	1	3	3	4	3	4	4	3	<b>29</b>
<b>35</b>	2	4	1	4	4	5	5	4	1	<b>30</b>	5	2	4	2	3	2	5	3	2	<b>28</b>
<b>36</b>	4	1	3	2	4	3	4	4	2	<b>27</b>	4	4	4	4	3	4	3	3	4	<b>33</b>
<b>37</b>	5	1	4	1	5	5	5	5	1	<b>32</b>	5	5	5	5	4	5	5	4	5	<b>43</b>
<b>38</b>	4	2	4	2	5	3	3	3	1	<b>27</b>	4	5	4	4	4	5	3	4	4	<b>37</b>
<b>39</b>	5	5	5	5	5	5	5	5	5	<b>45</b>	5	5	5	5	5	5	5	5	5	<b>45</b>
<b>40</b>	5	1	5	1	5	5	4	4	1	<b>31</b>	4	5	4	4	4	5	1	4	3	<b>34</b>
<b>41</b>	4	1	3	2	4	5	2	3	2	<b>26</b>	2	3	5	5	5	5	4	5	2	<b>36</b>
<b>42</b>	5	2	5	1	5	5	5	5	1	<b>34</b>	5	5	5	4	5	4	4	4	4	<b>40</b>
<b>43</b>	3	1	4	1	4	4	3	3	1	<b>24</b>	3	3	3	3	4	3	3	3	3	<b>28</b>
<b>44</b>	5	2	4	3	5	2	2	3	3	<b>29</b>	2	5	3	3	5	4	5	5	3	<b>35</b>
<b>45</b>	4	2	3	4	5	4	4	3	2	<b>31</b>	2	4	2	4	5	5	2	5	1	<b>30</b>
<b>46</b>	2	2	2	2	2	3	3	3	2	<b>21</b>	2	4	3	3	2	4	1	5	1	<b>25</b>
<b>47</b>	5	1	3	4	3	3	4	3	3	<b>29</b>	5	4	4	4	4	4	5	4	4	<b>38</b>
<b>48</b>	5	1	3	4	1	4	2	3	1	<b>24</b>	5	2	3	4	5	5	2	3	5	<b>34</b>
<b>49</b>	4	2	5	2	5	5	5	5	1	<b>34</b>	5	5	5	5	5	5	3	5	5	<b>43</b>
<b>50</b>	5	2	4	4	5	5	4	4	4	<b>37</b>	2	4	1	1	4	4	4	2	1	<b>23</b>

## Autorización de la organización para publicar su identidad en los resultados de la investigación



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

### AUTORIZACIÓN DE LA ORGANIZACIÓN PARA PUBLICAR SU IDENTIDAD EN LOS RESULTADOS DE LAS INVESTIGACIONES

#### Datos Generales

Nombre de la organización:	RUC: 20154544667.
Municipalidad Provincial de San Martín	
Nombre del Titular o Representante legal:	
Nombres y Apellidos	DNI:
Ing. Henry Maldonado Flores	40305160

#### Consentimiento:

De conformidad con lo establecido en el artículo 7º, literal "f" del Código de Ética en Investigación de la Universidad César Vallejo (\*), autorizo [  ], no autorizo [  ] publicar LA IDENTIDAD DE LA ORGANIZACIÓN, en la cual se lleva a cabo la investigación:

Nombre del Trabajo de Investigación	
Gestión municipal y seguridad vial de la ciudad de Tarapoto, 2022.	
Nombre del Programa Académico:	
Maestría en Gestión Pública	
Autor: Nombres y Apellidos	DNI:
Luz Amparo Upiachihua Salas	45272436

En caso de autorizarse, soy consciente que la investigación será alojada en el Repositorio Institucional de la UCV, la misma que será de acceso abierto para los usuarios y podrá ser referenciada en futuras investigaciones, dejando en claro que los derechos de propiedad intelectual corresponden exclusivamente al autor (a) del estudio.

Lugar y Fecha: Tarapoto, de Noviembre de 2022

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE SAN MARTÍN - TARAPOTO

Firma:

C.P.C. FBANK HARRY PEREYRA SALDANA  
(Titular o Representante legal de la Institución)

(\* ) Código de Ética en Investigación de la Universidad César Vallejo-Artículo 7º, literal " f " Para difundir o publicar los resultados de un trabajo de investigación es necesario mantener bajo anonimato el nombre de la institución donde se llevó a cabo el estudio, salvo el caso en que haya un acuerdo formal con el gerente o director de la organización, para que se difunda la identidad de la institución. Por ello, tanto en los proyectos de investigación como en los informes o tesis, no se deberá incluir la denominación de la organización, pero sí será necesario describir sus características.



**UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO**

**ESCUELA DE POSGRADO  
MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA**

**Declaratoria de Autenticidad del Asesor**

Yo, CONTRERAS JULIAN ROSA MABEL, docente de la ESCUELA DE POSGRADO MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - TARAPOTO, asesor de Tesis titulada: "Gestión municipal y seguridad vial de la ciudad de Tarapoto, 2022", cuyo autor es UPIACHIHUA SALAS LUZ AMPARO, constato que la investigación tiene un índice de similitud de 15.00%, verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin, el cual ha sido realizado sin filtros, ni exclusiones.

He revisado dicho reporte y concluyo que cada una de las coincidencias detectadas no constituyen plagio. A mi leal saber y entender la Tesis cumple con todas las normas para el uso de citas y referencias establecidas por la Universidad César Vallejo.

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

TARAPOTO, 23 de Diciembre del 2022

<b>Apellidos y Nombres del Asesor:</b>	<b>Firma</b>
CONTRERAS JULIAN ROSA MABEL <b>DNI:</b> 40035201 <b>ORCID:</b> 0000-0002-0196-1351	Firmado electrónicamente por: CJULIANR16 el 04- 01-2023 14:56:44

Código documento Trilce: TRI - 0499817