



Universidad César Vallejo

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

Gestión normativa y seguridad vial en usuarios de transporte
terrestre de una institución gubernamental de Lima, 2024

TESIS PARA OBTENER EL GRADO ACADÉMICO DE:

Maestro en Gestión Pública

AUTOR:

Vilca Camus, Peter Jean Pierre (orcid.org/0000-0001-7052-5791)

ASESORES:

Dr. Chunga Diaz, Tito Orlando (orcid.org/0000-0003-2933-6715)

Dr. Acuña Benites, Marlon Frank (orcid.org/0000-0001-5207-9353)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Gestión de Políticas Públicas

LÍNEA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL UNIVERSITARIA:

Desarrollo económico, empleo y emprendimiento.

LIMA - PERÚ

2024



Declaratoria de Autenticidad del Asesor

Yo, CHUNGA DIAZ TITO ORLANDO, docente de la ESCUELA DE POSGRADO MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - LIMA NORTE, asesor de Tesis titulada: "Gestión normativa y seguridad vial en usuarios de transporte terrestre de una institución gubernamental de Lima, 2024.", cuyo autor es VILCA CAMUS PETER JEAN PIERRE, constato que la investigación tiene un índice de similitud de 14%, 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.

LIMA, 01 de Agosto del 2024

Apellidos y Nombres del Asesor:	Firma
CHUNGA DIAZ TITO ORLANDO DNI: 16746065 ORCID: 0000-0003-2933-6715	Firmado electrónicamente por: TCHUNGA el 07-08- 2024 21:54:41

Código documento Trilce: TRI - 0843492



ESCUELA PROFESIONAL DE MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA

Declaratoria de Originalidad del Autor

Yo, VILCA CAMUS PETER JEAN PIERRE estudiante de la de la escuela profesional de MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - LIMA NORTE, declaro bajo juramento que todos los datos e información que acompañan la Tesis titulada: "Gestión normativa y seguridad vial en usuarios de transporte terrestre de una institución gubernamental de Lima, 2024.", es de mi autoría, por lo tanto, declaro que la Tesis:

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

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

Nombres y Apellidos	Firma
VILCA CAMUS PETER JEAN PIERRE DNI: 43664000 ORCID: 0000-0001-7052-5791	Firmado electrónicamente por: PVILCACA el 07-08- 2024 18:33:36

Código documento Trilce: INV - 1715798

Dedicatoria

A mis padres Pedro y Carmen, por su amor, sus enseñanzas, los valores inculcados y por acompañarme en cada momento de mi vida, que me han conducido a mi crecimiento, personal, profesional y cumplimiento de metas trazadas. A mis hermanos Keyli y Junior, por su amor, comprensión y apoyo de siempre.

Agradecimiento

A mis asesores de posgrado de la Universidad César Vallejo que, con sus conocimientos y guiado, han hecho posible la culminación de esta investigación. A mis padres, hermanos, familiares y a todas las personas que, han sido partícipes y me han motivado en la conclusión de esta etapa académica.

Índice de Contenidos

Carátula.....	i
Declaratoria de Autenticidad del asesor.....	ii
Declaratoria de Originalidad del autor.....	iii
Dedicatoria.....	iv
Agradecimiento.....	v
Índice de Contenidos.....	vi
Índice de Figuras.....	viii
Índice de Tablas.....	vii
Resumen.....	ix
Abstract.....	x
I. INTRODUCCIÓN.....	1
II. METODOLOGÍA.....	20
III. RESULTADOS.....	29
IV. DISCUSIÓN.....	35
V. CONCLUSIONES.....	40
VI. RECOMENDACIONES.....	41
REFERENCIAS.....	43
ANEXOS.....	51

Índice de Tablas

	Pág.
Tabla 1. Validación de Juicio de Expertos para las variables Gestión Normativa y Seguridad Vial	26
Tabla 2. Interpretación del coeficiente de Alfa de Cronbach	26
Tabla 3. Descripción de frecuencias de la Variable Gestión Normativa y sus dimensiones	29
Tabla 4. Descripción de frecuencias de la Variable Seguridad vial y sus dimensiones	30
Tabla 5. Correlación de la variable Gestión Normativa y la Seguridad de Vial	31
Tabla 6. Correlación entre la dimensión Control de la variable Gestión Normativa y la Seguridad de Vial	32
Tabla 7. Correlación entre la dimensión Evaluación de Cumplimiento de la variable Gestión Normativa y la Seguridad de Vial	33
Tabla 8. Correlación entre la dimensión Identificación Normativa de la variable Gestión Normativa	34

Índice de Figuras

Figura 1	Esquema de diseño transversal correlacional	21
-----------------	---	----

Resumen

La presente investigación se alinea con el objetivo de Desarrollo Sostenible 8: Trabajo decente y crecimiento económico, en lo que respecta a proteger los derechos laborales y promover un entorno de trabajo seguro y sin riesgos para todos los trabajadores con la finalidad de contribuir a la sociedad un transporte más seguro y eficiente, aumentando la productividad laboral y estimulando el crecimiento económico. Por lo tanto, tuvo como objetivo principal examinar la correlación existente entre la gestión normativa y la seguridad vial en el contexto de los usuarios del área de transportes de una entidad pública en Lima durante el año 2024, el estudio se fundamentó en una metodología cuantitativa, con un diseño no experimental y de alcance correlacional. Los resultados del estudio demostraron una fuerte relación positiva entre la seguridad vial y la gestión normativa, evidenciada por una significancia bilateral menor al nivel de significancia estadística ($p < 0,001$) y un coeficiente de correlación de Spearman considerable ($Rho = 0,761$). En conclusión, el estudio respalda que a mejoras en la gestión normativa se relacionan positivamente con mejoras en la seguridad vial en el contexto de los usuarios del área de transportes de una entidad pública en Lima.

Palabras clave: Regulación de tránsito, cultura vial, accidentes de tránsito, cumplimiento regulatorio.

Abstract

This research aligns with Sustainable Development Goal 8: Decent Work and Economic Growth, specifically concerning the protection of labor rights and the promotion of safe and secure working environments for all workers, with the aim of contributing to society through safer and more efficient transportation, thereby increasing labor productivity and stimulating economic growth. The primary objective was to examine the correlation between Regulatory Management and Road Safety in the context of users in the transportation sector of a public entity in Lima during 2024. The study employed a quantitative methodology with a non-experimental, correlational design. Results demonstrated a strong positive relationship between Road Safety and Regulatory Management, evidenced by a bilateral significance below the statistical significance level ($p < 0.001$) and a substantial Spearman correlation coefficient ($Rho = 0.758$). In conclusion, the study supports the notion that improvements in Regulatory Management are positively associated with enhancements in Road Safety within the context of users in the transportation sector of a public entity in Lima.

Keywords: Traffic regulation, road safety culture, traffic accidents, regulatory compliance.

I. INTRODUCCIÓN

La gestión normativa y la seguridad vial constituyen áreas de significativa preocupación, dada su intrínseca relación con el progreso socioeconómico en las naciones en conjunto con el bienestar de los habitantes (Organización Panamericana de Salud [OPS], 2021; Dirección General de Tráfico [DGT], 2022).

A nivel internacional, los números altos en los reportes de accidentes vehiculares y sus consecuencias devastadoras fueron temas de preocupación primordial, de acuerdo con lo manifestado por la Organización Mundial de la Salud (OMS, 2023), estos incidentes representaban un obstáculo significativo para fomentar el desarrollo a nivel global, como también en la salud de las personas. De acuerdo con esta investigación, los accidentes vehiculares vienen siendo el factor dominante de fallecimientos en el colectivo etario, cabe resaltar que, aproximadamente el 66% de las fatalidades ocurrían en individuos de 18 a 59 años, generando un impacto considerable en términos de salud, aspectos sociales y económicos en la sociedad.

En esta línea Jing et., al (2020) y Petrov (2022) resaltaron que, en muchos casos las leyes de tránsito existían, pero no se aplicaban de manera efectiva, puesto que la falta de aplicación de sanciones a quienes infringían las normativas contribuyó a un entorno vial inseguro, la carencia de una Gestión Normativa eficaz por parte de los gobiernos, en lo referente a la implementación y cumplimiento de las leyes involucradas en el tránsito vehicular, como también la ausencia de medidas de seguridad vial adecuadas, contribuyeron a un ambiente propicio para los accidentes viales. De acuerdo con Black et., al (2021) y la OMS (2023) señalan que los factores como un exceso en la velocidad, la falta de responsabilidad de conductores al conducir en estado etílico, ausencia de uso de las herramientas de seguridad de los vehículos como cinturones y cascos, y el diseño inseguro de las vías públicas, fueron elementos que incrementaron el riesgo de accidentes y lesiones graves en el contexto internacional. Por ello, para Zhang et., al (2014) y McLeod y Curtis (2020), enfatizan que la disparidad en la aplicación de normas de seguridad vial entre países de diferentes niveles de ingresos agrava la situación, ya que aquellos con ingresos bajos y medios suelen enfrentar una mayor incidencia

de lesiones y muertes en accidentes de tráfico debido a la falta de recursos y capacidades para aplicar medidas efectivas.

En el Perú según Raffo (2023), el marco legal peruano en materia de seguridad vial era disperso, desactualizado y poco efectivo para prevenir y sancionar las infracciones de tránsito, las autoridades competentes carecían de recursos y capacidades para fiscalizar adecuadamente la normatividad vehicular y su cumplimiento, como también brindar una educación vial de calidad a la población. Asimismo, Dextre et., al (2018), señalaron que las inspecciones de Seguridad Vial como herramienta preventiva, en el país, eran muy inusuales; sin embargo, era una de las falencias que teníamos como país.

Acorde a cifras del Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV, 2023), se registró un alto número de siniestros de tránsito que involucraban peatones en el año 2022, el 26.0% de las personas fallecidas en siniestros de tránsito fueron peatones, y los vehículos no identificados concentraron la mayoría de fatalidades donde se destaca que un 51.4% de los conductores involucrados tenían licencia vigente y la mayor causa principal de los siniestros en los que se vieron involucrados los peatones fue el cruce indebido por la calzada, concentrando el 9.8% de fatalidades en el año 2021 y pasando a 7.5% de fatalidades en el año 2022. Correspondiente a los datos por regiones, se observa que, en 2021 las regiones de Callao, Lima, Moquegua, Pasco, Ucayali, Tacna, Puno y Lambayeque superaron el promedio nacional de 25.7%; de forma similar en el 2022, las regiones de Callao, Lima, Moquegua, Tumbes, Tacna, Lambayeque, Ica y Junín también excedieron el promedio nacional, que fue de 26.0%.

A nivel local, los usuarios que asistían al gobierno regional de Lima objeto de este estudio no eran ajenos a la problemática de la seguridad vial, a pesar de la existencia de diversas normas y regulaciones emitidas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) en conjunto con la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN), como requisitos estrictos para obtener licencias de conducir, campañas de promoción de la seguridad vial, se observaba una falta de conciencia efectiva que podría contribuir a generar un progreso en la seguridad vehicular que existe en el país. Esta falta de conciencia se hacía evidente en los últimos años al existir un aumento de la

cantidad de accidentes vehiculares registrados, los cuales afectaron a usuarios en el departamento de Lima, accidentes que han sido atribuidos a diversos factores, como el exceso de velocidad, el incumplimiento de las señales de tránsito, el mal estado de los vehículos y la falta de capacitación de los conductores. Además, se denota un menor respeto por las reglas de tránsito y una actitud de "viveza" por parte de algunos conductores, lo que incrementaba el riesgo de accidentes, lesiones y muertes en las vías. Las sanciones penales existentes suelen no ser suficientes para disuadir estas conductas peligrosas. Además, se identifica que la entidad cuenta con políticas y procedimientos que se habían extrapolado al país, pero eran bajo diferentes contextos sociales para la gestión de la seguridad vial, lo cual dificulta un control óptimo de los riesgos asociados a esta actividad, y el desarrollo de la cultura preventiva en estas situaciones. Esta situación generaba preocupación entre los trabajadores y usuarios del área de transportes, quienes percibían que su seguridad no era una prioridad para la entidad y que estaban expuestos a peligros innecesarios en el desarrollo de sus funciones, siendo evidente que se tiene que desarrollar un cambio en la cultura vial y la eficiencia de las medidas implementadas con el objetivo de mejorar significativamente en la seguridad del tránsito vehicular del país y de la región.

En lo que concierne a su relevancia social, la indagación aborda una problemática crítica que impacta de manera transversal a toda la sociedad peruana, los accidentes de tránsito, estos no solo generan cuantiosas pérdidas humanas y económicas, sino que también afectan negativamente las condiciones de los lugareños, contribuyendo al avance perdurable del territorio nacional. De esta manera, se espera aportar a la construcción de una cultura vial más segura y responsable en el Perú, en beneficio de todos los ciudadanos. Respecto a la relevancia profesional, se extiende para los gestores públicos, los especialistas en transporte, los responsables de seguridad y salud ocupacional, así como para autoridades y funcionarios vinculados a la regulación y fiscalización del transporte terrestre. Asimismo, esta investigación servirá como referente para académicos, consultores y profesionales independientes que se desempeñen en áreas afines al transporte, la seguridad vial y la gestión pública.

Bajo la premisa abordada el problema general que guía la investigación es ¿Qué relación existe entre la Gestión Normativa y la Seguridad Vial en usuarios del área de transportes de una entidad pública de Lima, 2024?, seguidamente se plantean los problemas específicos: (a) ¿Qué relación existe entre el control y la Seguridad Vial en los usuarios del área de transportes de una entidad pública de Lima, 2024?; (b) ¿Qué relación existe entre la evaluación de cumplimiento y la Seguridad Vial en los usuarios del área de transportes de una entidad pública de Lima, 2024?; (c) ¿Qué relación existe entre la identificación de la normativa y la Seguridad Vial en los usuarios del área de transportes de una entidad pública de Lima, 2024?

La investigación se encuentra justificada a nivel teórico dado que explora un vínculo poco estudiado sobre la regulación del transporte y las políticas de tránsito, son escasas las investigaciones que analizan a profundidad cómo las normas, reglamentos y lineamientos se vinculan con la prevención de los accidentes vehiculares y una seguridad vial para el contexto peruano, por lo cual la investigación busca enriquecer la comprensión de cómo las políticas de tránsito afectan la prevención de accidentes; bajo una justificación metodológica la investigación propone un diseño innovador que emplea un enfoque cuantitativo adaptado al contexto local, garantizando la validez y replicabilidad de los resultados en otros departamentos del país; la justificación práctica la investigación ofrece recomendaciones concretas para fortalecer capacidades institucionales, optimizar procesos de gestión y promover una cultura de seguridad vial, siendo un aporte valioso en formular políticas públicas para el contexto de la realidad peruana, efectuadas de una manera efectiva para la realidad nacional.

El objetivo general de la investigación es: “Establecer la relación entre la Gestión Normativa y la Seguridad Vial en los usuarios del área de transportes de una entidad pública de Lima, 2024”; los objetivos específicos planteados son: “Establecer la relación entre el control y la Seguridad Vial en los usuarios del área de transportes de una entidad pública de Lima, 2024”; (b) “Establecer la relación entre la evaluación de cumplimiento y la Seguridad Vial en los usuarios del área de transportes de una entidad pública de Lima, 2024”; (c) “Establecer la relación entre

la identificación de la normativa y la Seguridad Vial en los usuarios del área de transportes de una entidad pública de Lima, 2024”.

En lo que respecta a investigaciones previas sobre la temática abordada, diversos autores han explorado una vinculación entre el manejo de la normativa y la seguridad en las vías públicas desde diferentes enfoques y contextos. Para continuar con lo expuesto, se desarrollan los estudios con mayor relevancia tanto a nivel internacional y nacional que han aportado conocimientos valiosos para comprender mejor esta problemática.

Borucka y Sobecki (2022), realizaron un estudio para evaluar la influencia de cambios legislativos en la gestión de los accidentes de tráfico en Polonia y la seguridad vehicular, utilizando modelos de regresión y su correspondiente coeficiente de correlación, que consideraron los períodos de vigencia de diferentes actos legales y otros factores como día, mes y año. Los resultados mostraron que el número de accidentes depende significativamente del día de la semana (viernes, sábado y lunes con mayor incidencia, $p < 0.01$) y de los meses vacacionales, mientras que casi todas las modificaciones legales tuvieron un efecto negativo y decreciente sobre la accidentalidad ($p < 0.01$). En conclusión, se confirmó que el marco regulatorio es un elemento fundamental que influye en los accidentes de tránsito ($R^2 = 62\%$, $r = 0.787$) destacando la importancia de considerar factores indirectos en las investigaciones sobre seguridad vial.

Jing et., al (2022), en su indagación determinarán los efectos de la regulación gubernamental sobre los factores humanos en la seguridad vial. Usando un enfoque cuantitativo, en conjunto con un diseño no experimental con un corte longitudinal a un nivel correlacional. Los resultados obtenidos denotan que la frecuencia de la regulación inadecuada, que ha alcanzado un total de 343 casos, es la más alta entre todos los factores que contribuyen a los accidentes, la regulación gubernamental tiene una relación significativa en la supervisión deficiente ($r = 0.148$), con un valor de significancia de (0.001) y los comportamientos inseguros con coeficiente de correlación de ($r = 0.610$), dando un valor de significancia de (0.001).

Lu et., al (2020), examinan cómo las regulaciones gubernamentales de seguridad afectan la incertidumbre de las pérdidas por accidentes en carretera considerando la multi-identidad de los gobiernos locales en la relación entre el gobierno central con los gobiernos locales en seguridad vial. La metodología de la investigación corresponde a un enfoque cuantitativo a nivel correlacional-explicativo con un diseño no experimental, utilizaron modelos de efectos fijos en panel y análisis de mediación con bootstrapping para probar las hipótesis utilizando datos panel provinciales chinos desde 2008 hasta 2014. En las conclusiones realizadas con los resultados, se denotan que existe una relación entre la ($r=0.373$) con un valor de significancia de ($p= 0.000$) entre la seguridad social y la supervisión de seguridad vial; además, existe una relación entre la transparencia de la información de la seguridad vial y las pérdidas por accidente de tránsito ($r= -0.356$) a un nivel de significancia de (0.000).

En el estudio de tipo cuantitativo realizado por Castillo-Manzano et., al (2019) para analizar conjuntamente que influencia existe en los cambios legislativos, el cumplimiento normativo y la vigilancia policial sobre la seguridad y mortalidad vial en España durante 2005-2015. Mediante modelos dinámicos de función de transferencia, encontraron que reformas como el carné por puntos y el endurecimiento del Código Penal tuvieron impactos positivos, reforzados por instrumentos de vigilancia como los radares (siendo su mera presencia un elemento disuasorio efectivo). Además, el incumplimiento de los límites de alcohol incrementó la mortalidad, sugiriendo la necesidad de estrategias preventivas más complejas. Finalmente, se destacó el rol irremplazable de la policía de tránsito en el cumplimiento de las leyes, siendo clave el número de agentes desplegados ($\beta=0.372$, $p<0.01$, $R^2=0.939$). En conclusión, se demostró que optimizar la seguridad vial requiere un enfoque integrado basado en legislación, vigilancia y cumplimiento normativo.

Mishra y Mehran (2022), realizaron un estudio cuantitativo para investigar la cultura de seguridad vial en Canadá, utilizando datos de una encuesta en línea con 533 respuestas de conductores. A través de técnicas de selección de características (chi-cuadrado) y bosques aleatorios, desarrollaron modelos predictivos que revelaron fuertes asociaciones entre problemas de tránsito,

atributos personales y percepciones de riesgo. Sus resultados describen una correlación significativa entre el número de accidentes y la percepción de congestión (9%, 4.2%), la frecuencia de conducción y la seguridad vial (12.2%, 16.6%), el historial de accidentes y la agresión vial (2.8%, 3.4%), así como con conductas de riesgo como uso de celular (31.27%, 10.6%), somnolencia al volante (22.5%, 9.28%) y no usar cinturón de seguridad (30.71%, 9.59%), siendo los conductores con 3-6 accidentes quienes más aceptaron estos comportamientos peligrosos. La edad también influyó en la aceptación del exceso de velocidad y el uso de dispositivos como auriculares (7.4%, -14.69%, 13.09%, -24.46%), disminuyendo a medida que aumentaba la edad. Además, se evidenció una marcada desaprobación (>80%) y un fuerte apoyo a leyes contra conductas de riesgo al volante.

Ñamo (2021), se enfocó en descubrir la asociación entre la capacitación vial y la incidencia en los siniestros vehiculares en Riobamba. Se empleó un enfoque metodológico cuantitativo, mediante la realización de encuestas a la población objetivo y se recopiló información del Directorio de Movilidad, Tránsito y Gestión del Transporte del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal (GADM) de Riobamba. Los resultados obtenidos mostraron una correlación entre la educación vial y los accidentes de tráfico, con un coeficiente de Pearson ($r=-0.69833$) y un valor de significancia ($\text{sig.} = 0.004$).

Para el ámbito nacional se han realizado estudios que abordan una relación entre la normatividad y la seguridad vehicular para diferentes regiones del Perú, aportando datos y perspectivas relevantes con la meta de comprender mejor la problemática a nivel local.

Samillán (2023), en su investigación donde busca establecer la correlación entre para el desarrollo en la seguridad vial y el desarrollo de estrategias de educación vial llevados a cabo por la Municipalidad de Pueblo Libre durante el año 2019. El estudio adoptó un enfoque cuantitativo, con diseño transversal y correlacional, abarcando una muestra de 383 participantes. El análisis estadístico, realizado mediante el coeficiente de correlación de Spearman, arrojó un valor de $Rho = 0.008$, con un nivel de significancia de 0.874, por lo tanto denotan que no se puede identificar una relación entre las variables, debido que el valor de

significancia es superior a 0.05. Se concluye que la gestión municipal y las políticas actuales no reflejan una prioridad en la seguridad vial del distrito.

Por otro lado, Aguilar (2023), en su investigación abordó como objetivo general establecer una relación entre la seguridad vial y accidentes vehiculares en la región durante el año 2022. La investigación empleó un enfoque cuantitativo de nivel correlacional, con un diseño no experimental y transversal, se trabajó con una muestra compuesta por 384 individuos, incluyendo conductores y peatones de la zona metropolitana de Lima. Los resultados de la investigación denotaron una correlación inversa y significativa entre la seguridad vial y los accidentes de tráfico, como lo evidenció la prueba del coeficiente de spearman, con un valor de (Rho de Spearman = -0.308) y una significancia (sig. = 0.020) menor a 0.05. En base a esto, se formuló la conclusión que la implementación de nuevas estrategias para la concientización sobre la educación vial podría contribuir a la prevención de accidentes de tránsito.

Miranda (2021), se propuso determinar el vínculo entre una gestión de las carreteras rurales con la seguridad vial. Se empleó una metodología de naturaleza básica, utilizando un diseño de tipo transversal y correlacional. Esta muestra establecida para la investigación consistió en 50 individuos afiliados a la organización paramunicipal. La recopilación de datos se realizó mediante encuestas respaldadas por un par de encuestas elaboradas ad hoc y sin estandarización previa. El desarrollo de los resultados permitió observar a mejor detalle que las dimensiones de Sostenibilidad Financiera en conjunto con la Capacidad de la Institución guardan una correlación de manera significativa con la seguridad vial. Las conclusiones del estudio indican una correlación positiva y significativa (Rho de Spearman = 0.647, sig. = 0.01) entre la gestión de las carreteras rurales y la seguridad vehicular que se da en San Martín.

Al respecto, Rivas (2021), examinó la relación entre el programa de seguridad vehicular con los accidentes de tráfico vehicular para Lima, la investigación adoptó una metodología cuantitativa de tipo básico, con un diseño no experimental y enfoque correlacional. Se trabajó con una muestra de 70 conductores infractores, quienes respondieron a un cuestionario estructurado. El análisis reveló una correlación positiva y significativa entre la formación en

seguridad vial y la percepción de los accidentes de tráfico, con coeficientes de spearman de 0,516 y 0,417, respectivamente. Se concluyó que la implementación del programa de seguridad vial está significativamente relacionada con una disminución en la percepción de accidentes de tráfico entre los conductores infractores.

Finalmente, Revollo (2020), en su indagación, propuso determinar el vínculo entre los accidentes de tráfico y la seguridad vial de los residentes de Lima Metropolitana en el año 2019. La investigación empleó un enfoque cuantitativo correlacional, con un diseño no experimental y transversal. Se trabajó con una muestra de 150 habitantes del distrito del Cercado de Lima, y se recolectaron datos a través de encuestas. Los resultados indicaron una correlación de (Rho de spearman = - 0.845) entre los accidentes de tráfico y la seguridad vial, con un nivel de significancia de (sig. = 0.000). Concluyendo que una mayor seguridad vial está asociada a menos accidentes de tránsito, y viceversa.

Seguidamente se abordan la fundamentación teórica involucrada en el desarrollo de las variables de la indagación. La Gestión Normativa se define como el proceso metódico y sistemático de identificar, analizar detalladamente, comunicar de manera efectiva e implementar los requisitos legales, normativos y regulatorios aplicables a una organización, además de evaluar y monitorear periódicamente su cumplimiento (Treviño et., al, 1999). Además, consiste en el conjunto de actividades coordinadas y estratégicamente planificadas para dirigir, controlar y gestionar todos los aspectos de una organización en relación con el marco legal, normativo y regulatorio que le concierne y es aplicable a su actividad (Machado, 2019).

Por otro lado, la gestión normativa se concibe como el conjunto de procesos y prácticas organizacionales orientados a la identificación, interpretación, implementación y seguimiento sistemático de los requerimientos legales y regulatorios aplicables a una entidad, con el propósito de asegurar su cumplimiento continuo y mitigar los riesgos asociados al incumplimiento (Salazar, 2014). Por ello, la gestión normativa constituye un enfoque integral y proactivo para la administración del marco regulatorio que rige las operaciones de una organización, abarcando la planificación estratégica, la asignación de recursos, la capacitación

del personal y el desarrollo de sistemas de control interno, todo ello encaminado a garantizar la conformidad legal y potenciar la eficiencia operativa (Avilez, 2015).

Según la revisión exhaustiva de la literatura, se describe como la administración eficaz, organizada y proactiva de todas las normas, leyes y regulaciones que rigen y establecen los lineamientos para el desempeño de una entidad, con el fin de garantizar su total cumplimiento, evitar riesgos legales y prevenir sanciones o consecuencias legales derivadas de incumplimientos (Seghezzi, 2020). Finalmente, es la administración apropiada, responsable y diligente del sistema regulatorio completo aplicable a la actividad específica sobre la que se pretende implementar (Guanzioli, 2017).

La evolución del concepto de la Gestión Normativa ha experimentado una evolución creciente en las últimas décadas, pasando de un enfoque reactivo a uno proactivo y estratégico. Según Ipanaque et., al (2023), este cambio se ha visto impulsado por una creciente complejidad regulatoria y un aumento en las expectativas de las partes interesadas. En la actualidad, las organizaciones enfrentan desafíos emergentes que requieren una adaptación continua de sus prácticas de gestión normativa.

A partir de las definiciones, se puede sintetizar que la gestión normativa establece un desarrollo de las actividades de manera integral, sistemática y estratégica que permita identificar, analizar, comunicar, implementar y permitir la evaluación periódica de que se estén cumpliendo la normatividad legal, normativos y reglamentarios aplicados a una organización, con el objetivo de asegurar su adecuado funcionamiento, evitar riesgos legales y prevenir sanciones o consecuencias legales.

La variable es sustentada principalmente en dos diferentes teorías clave: la Teoría Institucional y la Teoría de la Gobernanza Pública.

La Teoría Institucional propuesta por DiMaggio y Powell (1983), denota que las empresas desarrollan sus funciones dentro de un sistema social compuesto por normas, valores, creencias y reglas institucionales establecidas. Para sobrevivir, legitimarse y tener éxito, las organizaciones deben adaptarse e incorporar estas presiones institucionales en sus estructuras, procesos y prácticas organizacionales

(Aksom y Tymchenko, 2020). Esta teoría comprende tres mecanismos de isomorfismo institucional que corresponde a la adopción de prácticas y estructuras en un entorno institucional.

El Isomorfismo coercitivo es resultado de las presiones formales e informales que son desarrolladas por otras empresas de las cuales hay una dependencia, tomando en cuenta expectativas culturales, incluyendo el cumplimiento obligatorio de leyes, regulaciones y normas impuestas por entidades gubernamentales y otras organizaciones con poder coercitivo (Hale et., al, 2012); Isomorfismo mimético el cual ocurre cuando las organizaciones imitan las prácticas y estructuras de otras organizaciones percibidas como exitosas, legítimas o modelo a seguir en su campo, especialmente en condiciones de incertidumbre (Hughes et., al, 2012); Isomorfismo normativo el cual se deriva de la profesionalización, de la educación formal, las redes profesionales y las asociaciones gremiales que definen y difunden normas, estándares y mejores prácticas sobre el desempeño y la gestión organizacional apropiada (Li y Guldenmund 2018).

Por otro lado, la Teoría de la Gobernanza Pública, desarrollada por Kooiman (2003), propone un modelo de interacción, coordinación y co-gobernanza entre múltiples actores tanto del gobierno, privatizados en conjunto con la sociedad civil para abordar problemas sociales complejos, así como para formular e implementar políticas públicas de manera colaborativa. Esta teoría asegura que las instituciones gubernamentales actúen de acuerdo con el marco legal, reglamentario y los procedimientos aplicables en los mismos procedimientos, con el objetivo de implementar políticas (Ting, 2021).

Un aspecto crucial en la Teoría de la Gobernanza Pública, es el desarrollo de una sólida cultura de cumplimiento dentro de la organización. Según Interligi (2010), la cultura de cumplimiento se refiere al conjunto de valores, creencias y comportamientos compartidos que promueven el respeto y la adhesión a las normas y regulaciones. Esta cultura no solo facilita la implementación efectiva de las políticas y procedimientos de cumplimiento, sino que también fomenta un ambiente donde el comportamiento ético y legal se convierte en una parte integral de la identidad organizacional. Como señala Treviño et al. (1999), una cultura de cumplimiento robusta puede actuar como un mecanismo de autorregulación,

reduciendo la necesidad de controles externos y mejorando la capacidad de la organización para navegar en entornos regulatorios complejos.

Esta gobernanza pública se basa en tres componentes bajo el enfoque de Gestel y Grotenbreg (2021) y Kooiman (2003), el primer componente se basa en la Gobernanza por parte del Estado, mediante acciones e instrumentos de las instituciones gubernamentales para guiar, regular e influir en la sociedad. Gobernanza por parte de actores privados y sociales, a través de acciones autoorganizadas de empresas, ONG, comunidades para resolver problemas y crear oportunidades. Finalmente, la Gobernanza mediante las interacciones y asociaciones de estos actores, involucrando las colaboraciones, redes y alianzas público-privadas con el fin de formular e implementar políticas públicas.

La gobernanza pública está estrechamente relacionada con la gestión de riesgos regulatorios, Power (2007) argumenta que la capacidad de una organización para identificar, evaluar y mitigar los riesgos asociados con el incumplimiento normativo es fundamental para su sostenibilidad y éxito a largo plazo. Este enfoque implica no solo el cumplimiento reactivo de las regulaciones existentes, sino también la anticipación proactiva de cambios regulatorios futuros y sus posibles impactos en la organización. Además, Sadiq y Governatori (2015) proponen que una gestión efectiva de riesgos regulatorios requiere un enfoque sistemático que incluya la evaluación continua del entorno normativo, la identificación de brechas de cumplimiento y la implementación de estrategias de mitigación.

La relación entre la ética empresarial y la gobernanza pública es fundamental para el éxito a largo plazo de las organizaciones. Treviño et., al (1999) argumentan que un enfoque puramente basado en reglas es insuficiente y que la integración de principios éticos en la gobernanza pública puede conducir a un cumplimiento más sostenible y significativo. Este enfoque ético no solo complementa los esfuerzos de cumplimiento normativo, sino que también contribuye a la construcción de una cultura organizacional más sólida y responsable. En cuanto a la medición del éxito en la Gestión Normativa, Kooiman (2003), propone un conjunto de indicadores clave de desempeño (KPIs) que van más allá de la mera ausencia de violaciones. Estos incluyen la efectividad de los programas de capacitación, la rapidez en la

resolución de problemas de cumplimiento, y el grado de integración de las consideraciones normativas en la toma de decisiones estratégicas. La evaluación continua de estos indicadores permite a las organizaciones no solo medir su éxito en la gestión normativa, sino también identificar áreas de mejora y adaptar sus estrategias a un entorno regulatorio en constante cambio.

Según el enfoque de DiMaggio y Powell (1983), la variable puede dimensionarse en tres aspectos fundamentales:

La Identificación Normativa, que comprende un proceso sistemático, exhaustivo y continuo de detección, recopilación, análisis e interpretación de la totalidad del marco regulatorio aplicable a la organización, incluyendo leyes, reglamentos, normas, códigos, estándares y requisitos legales relacionados con su actividad económica, sector industrial, ubicación geográfica y contexto operativo específico, implicando mantenerse constantemente actualizado sobre cualquier cambio o nueva disposición que pueda impactar sus operaciones (DiMaggio y Powell , 1983).

La Evaluación de Cumplimiento, según Sadiq y Governatori (2015), consiste en evaluar y monitorear periódica y rigurosamente el grado de acatamiento y alineación de la organización respecto al marco normativo identificado, mediante auditorías, autoevaluaciones, indicadores de desempeño, reportes de cumplimiento y otras herramientas de verificación y control, permitiendo identificar brechas, desviaciones o incumplimientos para tomar acciones correctivas oportunas. En esta línea Treviño et., al (1999), destacan que las prácticas efectivas de evaluación y monitoreo del cumplimiento legal y ético son fundamentales para las organizaciones. Asimismo, Arjoon (2005), resalta la relevancia de la gobernanza corporativa y la evaluación ética en este proceso. Complementariamente DiMaggio y Powell (1983) abordan específicamente la gestión del cumplimiento normativo en los procesos de negocio mediante mecanismos de monitoreo y control.

El Control, según Simons (1995) y Gander et., al (2011), comprende el diseño, desarrollo de controles internos, procedimientos operativos, políticas, códigos de conducta, sistemas de gestión y otros mecanismos necesarios. Por lo tanto, para asegurar el cumplimiento normativo en todas las operaciones, procesos,

niveles jerárquicos y áreas funcionales, se debe adicionar programas de capacitación, concientización y el fomento de una sólida cultura organizacional orientada al cumplimiento de las normas y regulaciones aplicables (Merchant y Vander-Stede, 2007).

La Gestión Normativa brinda un conjunto de ventajas características, brindando herramientas que son fundamentales para asegurar el cumplimiento legal y la eficacia operativa de una organización. Desde la definición precisa del proceso hasta su implementación estratégica y monitoreo continuo, se destacan los elementos clave que garantizan el funcionamiento adecuado de la entidad dentro del marco regulatorio. Además, se identifican las ventajas de este enfoque, que incluyen la mitigación de riesgos legales, la prevención de sanciones y el fomento de una cultura organizacional orientada al cumplimiento. Asimismo, se exploran los componentes esenciales, desde la identificación y evaluación de requisitos legales hasta la verificación de control interno, subrayando la importancia de abordar integralmente todas las dimensiones de la normativa para asegurar la sostenibilidad y la conformidad legal en las actividades de la entidad.

Seguidamente se aborda la base teórica de la variable seguridad vial comprendida por las definiciones, los modelos teóricos y las dimensiones conceptualizadas.

Las definiciones de la variable seguridad vial, según González (1995) y Molnar y Eby (2008), abarcan las acciones orientadas a la prevención y manejo del riesgo de lesiones o fallecimiento de la población durante sus traslados, utilizando tanto vehículos de transporte motorizados como los que no. En esta línea, la seguridad vial es un aspecto de las políticas de transporte que trata de reducir al mínimo los costos humanos y demás costos asociados con el movimiento de vehículos (Zaal, 1994). Por otro lado, la OMS (2023) define la seguridad vial como un conjunto de medidas y procedimientos destinados a asegurar un tráfico fluido en las vías públicas y a prevenir accidentes de tráfico. De acuerdo con Razi et., al (2023), la seguridad vial se define como el conjunto de estrategias, programas y acciones coordinadas que buscan crear un entorno de movilidad seguro y sostenible, mediante la promoción de comportamientos responsables de los

usuarios viales, el mejoramiento de la infraestructura y la implementación de tecnologías que reduzcan la incidencia y severidad de los siniestros de tránsito.

Por lo tanto la seguridad vial, es un concepto multidimensional que abarca la interacción armónica entre los usuarios de las vías, los vehículos y la infraestructura vial, con el objetivo de prevenir y mitigar los riesgos asociados al tránsito, promoviendo una cultura de responsabilidad compartida y respeto mutuo entre todos los actores involucrados en la movilidad urbana e interurbana (Rathee y Doborjeh, 2023). Por ende, la seguridad vial es un estado en el que se minimiza el riesgo de lesiones o pérdidas de vidas humanas en incidentes relacionados con el tránsito, a través del desarrollo de medidas de prevención y de corrección para los componentes del sistema de tránsito (Mohan et., al, 2020).

Complementando las definiciones anteriores, es importante destacar el enfoque sistémico de la seguridad vial, propuesto por Wegman et., al (2015), considera la seguridad vial como un sistema complejo e interconectado, donde la responsabilidad de la seguridad se comparte entre los diseñadores del sistema y los usuarios de la vía. Según este modelo, conocido como Sistema Seguro, se reconoce que los seres humanos cometen errores y son físicamente vulnerables. Por lo tanto, el sistema de transporte debe diseñarse de manera que absorba los errores humanos sin que estos resulten en lesiones graves o muertes. Este enfoque holístico implica la consideración de todos los elementos del sistema de tránsito como los usuarios, vehículos, infraestructura y velocidad de manera integrada, buscando crear múltiples capas de protección para prevenir accidentes y mitigar sus consecuencias.

A partir de las definiciones, se puede sintetizar que la seguridad vial es definida por el englobe integral de medidas de acción, políticas y procedimientos orientados a prevenir, controlar y minimizar el riesgo de lesiones, accidentes o pérdidas de vidas humanas relacionadas con el tránsito y la movilidad, tanto en medios de transporte motorizados como no motorizados. Su objetivo principal es asegurar un tráfico fluido y seguro en las vías públicas, reduciendo al mínimo los costos humanos y los demás costos asociados con el movimiento de vehículos.

En relación con la variable se aborda el modelo teórico de Deterrence Theory según Zaal (1994) y Llinares y Bautista (2013) este modelo se centra en la idea de que la aplicación consistente y efectiva de sanciones y castigos disuasorios puede influir en el comportamiento de los conductores, reduciendo así la ocurrencia de infracciones y accidentes viales. La teoría de la disuasión plantea la certeza, severidad y celeridad de las sanciones por violaciones de tráfico, los cuales son elementos clave en la prevención de comportamientos de riesgo en la carretera. Además, el modelo también puede ser aplicado para analizar la efectividad de las leyes de tránsito, evaluar la seguridad vial en general y examinar las estrategias de aplicación de la ley para fomentar un comportamiento más seguro en las carreteras.

El modelo se compone de 5 componentes principales, el primero corresponde a la Certidumbre de la sanción la cual refiere a una probabilidad que percibe la persona que enfrentará consecuencias legales por sus acciones de infracción de tránsito, si los conductores perciben que existe una alta probabilidad de ser detectados y sancionados por sus comportamientos de riesgo, es más probable que se disuadan de cometerlos (Zaal, 1994).

Severidad de la sanción, la cual es el grado de dureza o impacto de la sanción que se impondrá, esto puede incluir multas monetarias, pérdida de puntos de licencia, tiempo de cárcel u otras penalizaciones; se espera que sanciones más severas tengan un mayor efecto disuasorio en los conductores (Llinares y Bautista 2013)

Adicionalmente la Celeridad de la sanción referida al tiempo transcurrido entre la ocurrencia en el acto y su castigo penal, cuanto más rápido pueda ser impuesta la sanción después de la infracción, mayor será su efecto disuasorio, ya que los conductores asociarán más fácilmente la sanción con su comportamiento indebido (Llinares y Bautista 2013).

La Certeza de la detección la cual se refiere a la percepción de los conductores sobre la probabilidad de ser detectados cometiendo una infracción de tránsito, si los conductores perciben que existe una alta probabilidad de ser detectados, es más probable que se disuadan de cometer infracciones, incluso si la certeza de la sanción es baja (Zaal, 1994).

Otro aspecto fundamental es la educación vial, que según Dextre (2010) juega un papel crucial en la formación de usuarios de la vía responsables y conscientes, la educación vial va más allá de la mera transmisión de normas y regulaciones; implica el desarrollo de habilidades, actitudes y valores que promueven una cultura de seguridad en las vías. Esta educación debe ser un proceso continuo que comience desde la infancia y se extienda a lo largo de la vida de los individuos. Espinoza et., al (2020) argumentan que una educación vial efectiva no solo reduce el riesgo de accidentes a corto plazo, sino que también contribuye a la formación de ciudadanos más comprometidos con la seguridad vial a largo plazo, influyendo positivamente en las normas sociales y en el comportamiento colectivo en las vías.

Para Ajzen (1991), se desarrolla un modelo la cual enfatiza la motivación de una persona en ejecutar una conducta determinada conocido como la Teoría de la Conducta Planificada, definida como el factor determinante más importante de su comportamiento real. La intención, a su vez, está influenciada por tres componentes principales:

Actitud hacia el comportamiento la cual refiere a la evaluación general que hace una persona sobre el comportamiento, ya sea favorable o desfavorable, esta actitud se forma a partir de las creencias sobre las consecuencias del comportamiento y la evaluación de esas consecuencias (Ajzen, 1991). Las Normas subjetivas que son percepciones de una persona sobre las presiones sociales para realizar o no realizar un comportamiento. Estas normas se derivan de las creencias sobre lo que otras personas importantes (familia, amigos, sociedad) piensan que se debería hacer y la motivación para cumplir con esas expectativas (Ajzen, 1991; Fishbein y Ajzen, 2010).

Finalmente, el Control conductual según Armitage y Conner (2001) y Mooren et., al (2014), es percibido de una persona sobre la facilidad o dificultad para realizar un comportamiento, el cual está determinado por las creencias con respecto a los factores que permitan brindar cierta facilidad o dificultad en el comportamiento y la evaluación de la importancia en esos factores.

La variable seguridad vial según Zaal (1994) se dimensiona en 5 dimensiones. En primer lugar, Los Factores Humanos el cual se refiere a las intervenciones que apuntan a cambiar el comportamiento humano en la carretera, como las campañas de concientización, el entrenamiento de conductores, la regulación de conductas peligrosas y la percepción de riesgo de ser sancionado (Mohan et., al, 2020). El Factor vehicular el cual se define como las medidas relacionadas con el diseño y la tecnología de los vehículos, como los sistemas de frenos antibloqueo, luces diurnas, material reflectante, cascos y sistemas de protección activa (Zaal, 1994).

El Diseño vial de las carreteras el cual implica la planificación, diseño y construcción de vías terrestre, incluyendo la determinación del trazado, la sección transversal, los radios de curvatura, las pendientes, el drenaje, la señalización y otros aspectos técnicos (Sharma, 2014). La Infraestructura vial, la cual comprende la red de carreteras, puentes, túneles y vías de ferrocarriles que permiten la circulación de usuarios y mercadería mediante el uso de vehículos (Levy, 1996). Finalmente, el Control del tráfico el cual comprende las medidas y acciones encaminadas a mantener un tráfico seguro, ordenado y fluido, por medio de la regulación de los desplazamientos, el control del cumplimiento normativo de transporte vehicular, con respecto a una vigilancia óptima en conjunto con la aplicación de sanciones (Annavarapu, 2022).

Las características y ventajas proporcionadas por las bases teóricas desde las definiciones de seguridad vial hasta las formulaciones académicas como el Enfoque de la Disuasión o de la Conducta Planificada, se destacan las dimensiones clave que influyen en la seguridad vial. Además, se delinean las ventajas de este enfoque, que incluyen la capacidad de tener cierta influencia en los conductores, más específicamente en su comportamiento, mediante el uso de sanciones disuasorias efectivas y el reconocimiento de la intención como un factor determinante en la adopción de comportamientos seguros. Asimismo, se exploran las cinco dimensiones de la seguridad vial, desde los factores humanos hasta el control del tráfico, destacando la importancia de abordar integralmente todos los criterios que guardan relación con la seguridad vial que busca desarrollar un entorno vial seguro y ordenado.

Finalizando la sección, se planteó la hipótesis general de la investigación “La Gestión Normativa tiene una relación estadísticamente significativa con la Seguridad Vial en los usuarios del área de transportes de una entidad pública de Lima, 2024”, seguidamente las hipótesis específicas de la investigación son (a) “El control tiene una relación estadísticamente significativa con la Seguridad Vial en los usuarios del área de transportes de una entidad pública de Lima, 2024”; (b) “La evaluación de cumplimiento tiene una relación estadísticamente significativa con la Seguridad Vial en los usuarios del área de transportes de una entidad pública de Lima, 2024”; (c) “La identificación de la normativa tiene una relación estadísticamente significativa con la Seguridad Vial en los usuarios del área de transportes de una entidad pública de Lima, 2024”.

II. METODOLOGÍA

La indagación se clasifica como básica según Pelekais et., al (2015) una investigación básica se refiere a aquellos estudios que se realizan con el objetivo de incrementar los conocimientos teóricos en un área determinada, sin tener una aplicación práctica específica o inmediata. Además, se optó por un enfoque cuantitativo, para Anselin y Rey (2014), consiste en recopilar y examinar datos cuantitativos mediante técnicas estadísticas para identificar tendencias y validar hipótesis. Para ello, se realizaron mediciones numéricas de las variables involucradas y se aplicaron técnicas estadísticas que permiten analizar los datos recopilados de manera objetiva y sistemática.

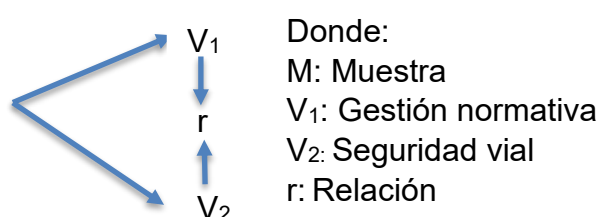
Referente al método hipotético deductivo según Bunge (2004), este enfoque metodológico implica un proceso de razonamiento lógico en el cual se formulan hipótesis a partir de la observación y la experimentación, para posteriormente someterlas a validación. Las hipótesis planteadas se derivan de un marco teórico sólido y respaldado por evidencia empírica relevante, lo que permite explicar de manera objetiva y sistemática las relaciones existentes entre las variables estudiadas (Cortes y Iglesias, s.f). Además, el estudio se enmarca en un nivel correlacional, según lo definido por Hernández et., al (2014), un estudio de naturaleza correlacional busca fundamentalmente establecer la intensidad y el sentido de la relación o conexión que existe entre múltiples variables dentro de un contexto específico. En este caso, se busca establecer el vínculo entre el manejo normativo y la seguridad vehicular en usuarios de transporte terrestre de una institución gubernamental de Lima.

En cuanto al diseño de la indagación, se empleo un diseño no experiemtnal, prescindiendo de la manipulación intencionada de variables o de la población objeto de estudio. Esta metodología conlleva el examen de los fenómenos en su contexto original, sin intervención alguna por parte del investigador, sin intervención alguna por parte del investigador, para posteriormente proceder con su análisis (Hernández et., al, 2014). De esta manera, se busca obtener una comprensión objetiva y fidedigna de la realidad estudiada, sin alterar artificialmente las condiciones o factores que pudieran influir en las variables de interés.

Por otro lado, se optó por una investigación de corte transversal, para Bunge (2004) una investigación de corte transversal es un estudio que recolecta datos de una población o muestra en un momento determinado y específico del tiempo; no se realiza un seguimiento de los sujetos estudiados, ya que la medición se lleva a cabo en una sola ocasión y se utiliza comúnmente en investigaciones de carácter descriptivo y correlacional.

Figura 1

Esquema de diseño transversal correlacional



Nota: Adaptado de Hernández y Mendoza (2018)

La identificación de variables y operacionalización se abordó en primer lugar la Gestión Normativa, con definición conceptual: como el proceso metódico y sistemático de identificar, analizar detalladamente, comunicar de manera efectiva e implementar los requisitos legales, normativos y regulatorios aplicables a una organización, además de evaluar y monitorear periódicamente su cumplimiento (Treviño et., al, 1999).

Por otro lado, la definición operacional, aborda la variable como un proceso integral, sistemático y estratégico mediante el desarrollo de un análisis, comunicación, implementación y evaluación periódica que verifique que se cumplan los requisitos de la normatividad legal, y se aborda en 3 dimensiones según las bases teóricas. Las dimensiones comprendidas son identificación normativa, evaluación de cumplimiento, control.

Los indicadores comprendidos se detallan a continuación: En la primera dimensión, denominada Identificación normativa, se consignaron tres indicadores: conocimiento de las normas vigentes, registro actualizado y difusión normativa. En la segunda dimensión, reportes de aptitud, se incluyeron tres indicadores:

auditorías de cumplimiento normativo, medición del cumplimiento y acciones correctivas ante incumplimientos. Además, en la tercera dimensión de control, se consignaron tres indicadores: políticas y procedimientos alineados, roles y responsabilidades definidas, y monitoreo de los controles implementados. Finalmente, para la medición se consideró la escala de medición de tipo Ordinal.

En segundo lugar, la variable Seguridad vial, comprendió una Definición conceptual según González (1995), la cual abarca el protocolo y la política orientada a la prevención control y reducir un posible riesgo de lesiones o fallecimiento de personas durante los traslados, tanto en diversos vehículos motores como los que no poseen motor.

Consecuentemente, la definición operacional de la variable Seguridad Vial, es connotada como un conjunto integral de acciones, medidas, políticas y procedimientos orientados a prevenir, controlar y minimizar el riesgo de lesiones, accidentes o pérdidas de vidas humanas relacionadas con el tránsito y la movilidad, tanto en medios de transporte motorizados como no motorizados; se aborda en 5 dimensiones según las bases teóricas. Las dimensiones comprendidas son factor humano, factor vehicular, diseño de carreteras, infraestructura y control del tráfico.

Los indicadores comprendidos se detallan a continuación: En la primera dimensión, denominada Factor humano, se consignaron cuatro indicadores: accidentes por factor humano, infracciones de tránsito por conductor, nivel de capacitación en conducción segura y evaluación de habilidades de conductores. En la segunda dimensión, Factor vehicular, se incluyeron dos indicadores: cumplimiento de mantenimiento preventivo y cumplimiento de mantenimiento correctivo. En la tercera dimensión, Diseño vial de carreteras, se consignaron tres indicadores: evaluación del diseño de vías, evaluación de señalización y demarcación vial, y cumplimiento de normas de diseño vial. Además, en la cuarta dimensión, Infraestructura, se incluyeron cuatro indicadores: carreteras con infraestructura adecuada, evaluación de iluminación y visibilidad, cumplimiento de mantenimiento de infraestructura y cumplimiento de reparación de infraestructura. Finalmente, en la quinta dimensión, Control del tráfico, se consignaron cuatro indicadores: eficacia de sistemas de control de tráfico, accidentes en puntos críticos de tráfico, evaluación de señalización y dispositivos de control, y cumplimiento de

procedimientos de control de tráfico; respecto, a la medición se ejecuto bajo una escala de medición ordinal.

En el apartado subsiguiente se aborda, los Criterio de inclusión, las cuales son características específicas que deben cumplir los elementos que conforman la población de interés para poder ser considerados y formar parte de la muestra en un estudio o investigación (Hernández et al, 2018).

Los criterios de inclusión para este estudio son los siguientes: en primer lugar, se considerarán a todos los usuarios que asistan a la entidad de transportes del Gobierno Regional de Lima durante el año 2024, independientemente del motivo de su visita, siempre y cuando esté relacionado con aspectos de seguridad vial, tales como trámites de licencias de conducir, revisiones vehiculares, infracciones de tránsito, entre otros. Además, solo se incluirán a usuarios mayores de edad, es decir, aquellos que tengan 18 años o más. Finalmente, se requerirá que los participantes acepten formar parte del estudio de manera voluntaria.

Los criterios de exclusión son aquellas características o condiciones que, de presentarse en los elementos de la población objetivo, determinan que dichos elementos sean excluidos y no formen parte de la muestra seleccionada para el estudio (Hernández et al, 2018).

Acorde a la premisa anterior, los criterios de exclusión contemplan a los usuarios que asistan a la entidad por motivos no relacionados con trámites de transporte, así como a los menores de edad. Tampoco se considerará a aquellos usuarios que presenten alguna discapacidad física o mental que les impida responder adecuadamente a la instrumentaría que permita la recopilación de información. Asimismo, quedarán excluidos los usuarios que se nieguen a participar en la investigación y aquellos que no completen los instrumentos de recolección de datos de forma adecuada y rigurosa.

Bajo el contexto de estudio, la población sujeta a análisis comprende un total de 150 usuarios, los cuales representan el flujo diario promedio de los usuarios que asiste diariamente a la entidad de transportes del Gobierno Regional de Lima en temas de aspectos de seguridad vial, tales como trámites de licencias de conducir, revisiones vehiculares, infracciones de tránsito, entre otros. Según Anselin y Rey

(2014) la población comprende la totalidad de elementos u objetos de análisis que son relevantes para un determinado estudio o investigación y sobre los cuales se desea obtener información para poder inferir o generalizar los hallazgos.

Consistentemente con la muestra seleccionada ha sido concebida como una porción representativa y significativa de la población objetivo, conformada por los 109 usuarios de transporte terrestre de la institución gubernamental ubicada en Lima. Esta muestra se define como el subconjunto de los individuos extraídos de una población más amplia, mediante la aplicación de técnicas de muestreo adecuadas, el propósito fundamental del estudio de la muestra es realizar inferencias válidas y generalizables sobre las características y patrones presentes en la población (Bunge, 2004).

La muestra establecida para la investigación fue cuidadosamente diseñada para capturar las características esenciales y la diversidad inherente a dicha población, asegurando así que los resultados obtenidos sean válidos y puedan ser extrapolados a otros estudios.

Se empleó el método de muestreo probabilístico aleatorio simple, que según Arias (2016), consiste en un proceso donde cada integrante de la población posee la probabilidad de ser escogido de la parte representativa de la población. Este proceso implica seleccionar al azar una cantidad específica de elementos de la población.

La unidad que se busca analizar está desarrollada por los usuarios de transporte terrestre que asisten a una institución Gubernamental de Lima, en temas de aspectos de seguridad vial, tales como trámites de licencias de conducir, revisiones vehiculares, infracciones de tránsito, entre otros. Según Bernal (2006) hace referencia a: quiénes van a ser los sujetos u objetos que serán estudiados.

Para esto, una de las principales técnicas para la recolección de datos que se empleó en esta investigación es la encuesta, la cual consiste en el uso de un cuestionario aplicado a una muestra representativa de individuos que responde a una estructura previamente evaluada. Para contrastar las hipótesis propuestas, se busca realizar la recopilación de datos de fuentes primarias mediante el uso de encuestas a los usuarios de transporte terrestre de una institución gubernamental

ubicada en Lima. Esta metodología permite obtener información valiosa sobre las opiniones, actitudes, creencias, valoraciones subjetivas y otros aspectos de interés directamente de los sujetos de estudio (Anselin y Rey, 2014).

Para este propósito, se implementó un cuestionario estructurado que ha sido diseñado específicamente para recopilar datos que tengan relevancia y pertinencia con los objetivos a investigar. Este cuestionario se administró de manera uniforme a todos los participantes en la encuesta, lo que garantiza la consistencia en la recopilación de la información crucial y permite facilitar la interpretación comparativa de las respuestas.

Ficha técnica de instrumento 1:

Nombre: Nivel de cumplimiento de las políticas de seguridad vial

Autor: Comisión Europea (2022)

Adaptador: Hebert Walter Ochante Huayanay (2023)

Ámbito de aplicación: Miembros de la UE; Conductores de tránsito en la provincia de Huarochirí-Lima.

Dimensiones: Marco legal y operativo, servicios del estado, Control de estado

Baremos: De 20 a 40=Baja, de 41 a 60=Media, de 61 a 80=Alto

Escala: 4=Excelente, 3= Bueno, 2= Regular, 1=Deficiente

Tiempo estimado: 40 min

Ficha técnica de instrumento 2:

Nombre: Personality and Attitudes as Predictors of Risky Driving Behavior: Evidence from Beijing Drivers

Autor: Jun Kong; Kan Zhang y Xuefeng Chen (2014)

Adaptador: Sara Geraldine Aguilar Paredes (2023)

Ámbito de aplicación: Conductores y peatones de tránsito de Lima Metropolitana

Dimensiones: Factor humano, Factor vehicular, Factor vial

Baremos: 1 = Nunca, 2 = Raramente, 3 = A veces, 4 = Frecuentemente, 5 = Siempre

Tiempo estimado: 40 min

La validez del instrumento es para Arias (2016) y Bernal (2006) el grado en el que dicho instrumento mide de forma precisa, confiable y significativa la variable

o constructo que realmente se busca medir, en concordancia con los objetivos establecidos previamente. Además, debe medir de una forma efectiva y únicamente al rasgo o característica de interés, sin verse afectado por factores externos o variables ajenas al estudio. Partiendo de ello, se procedió con la validación de 3 expertos, 2 jueces en el campo temático y 1 juez metodológico. Se tomó la decisión de realizar la validación, a que la variable Gestión Normativa desarrollada, dentro del contexto peruano por lo cual se requiere la perspectiva de expertos en la temática para determinar que el contenido de los ítems este acorde con la teoría.

El análisis arrojó una valoración de aplicabilidad, como se evidencia en la tabla siguiente:

Tabla 1

Validación de Juicio de Expertos para las variables Gestión Normativa y Seguridad Vial.

Grado	Experto	Dominio	Calificación
DR.	Juárez Martínez, Juan Miguel	Metodológico	Aplicable
MG.	Pierina Yerusa Sosa Pajuelo	Temático	Aplicable
DRA.	Chuquipul Pizarro, Sandra	Temático	Aplicable

Nota. Reporte de evaluación

Tabla 2

Interpretación del coeficiente de Alfa de Cronbach

Instrumento	Alfa de Cronbach	N° de Elementos
Gestión Normativa	0.930	9
Seguridad Vial	0.929	17

Nota. Confiabilidad por variable

Para evaluar que tan fiable es el cuestionario como instrumento para la presente investigación, fue utilizado el coeficiente Alfa de Cronbach, este coeficiente es particularmente útil cuando se emplean respuestas ordinales, como las escalas tipo Likert, el Alfa de Cronbach. De acuerdo con lo expuesto por Hernández y Mendoza (2018), el análisis de confiabilidad es fundamental en la investigación científica, ya que una medida o prueba confiable tiende a producir

resultados consistentes cuando se aplica repetidamente a la misma persona o grupo, tiene un rango de 0 a 1, donde 0 significa nula confiabilidad y 1 indica confiabilidad total. Si la confiabilidad es 0 la confiabilidad es nula; de 0.25 a 0.35 baja confiabilidad; de 0.50 a 0.60 es una mediana confiabilidad, de 0.70 a 0.89 presenta una elevada confiabilidad, de 0.90 a 0.95 el nivel de confiabilidad es muy alta (Véase Anexo 4).

Según la tabla 2, se denota un coeficiente de confiabilidad de 0.930 confiabilidad a un nivel de muy alta confiabilidad, para 9 preguntas del cuestionario, de la variable Gestión Normativa, correspondiente a la Seguridad Vial, se obtuvo 0.929 nivel de muy alta confiabilidad para las 17 preguntas correspondientes. Lo cual denota la consistencia interna del instrumento.

Para un correcto desarrollo del trabajo de campo del presente proyecto, se siguió un protocolo formal de coordinación con la institución donde se realizaría el estudio. Para empezar, fue enviada una carta de presentación oficial, emitida por la entidad de educación superior, donde se explicaban los objetivos y alcances del proyecto. Dicha carta fue entregada al director regional de transporte de la institución, quien después de evaluar la propuesta, otorgó su autorización para acceder a las instalaciones y recopilar la información necesaria. Una vez obtenido el permiso institucional, se procedió a validar los instrumentos de recopilación de los datos. Para ello, fueron sometidos los cuestionarios y formularios a un riguroso proceso de validación por parte de expertos en la materia, quienes analizaron que tan relevantes o cruciales eran cada uno de los ítems. Sus observaciones y sugerencias fueron incorporadas para refinar y mejorar los instrumentos antes de su aplicación.

Por otro lado, se recopiló toda la información obtenida a través de los cuestionarios y se organizó meticulosamente en hojas de cálculo de Microsoft Excel. Posteriormente los datos fueron importados y analizados mediante el software IBM SPSS Statistics 26. Seguidamente se evaluó la fiabilidad de los instrumentos utilizados mediante el coeficiente Alfa de Cronbach. Esta métrica permitió determinar la consistencia interna de las escalas empleadas y garantizar la solidez de las mediciones. Una vez asegurada la confiabilidad de los instrumentos, se procedió a realizar un análisis estadístico exhaustivo, siguiendo

un enfoque descriptivo e inferencial. La estadística descriptiva se empleó para resumir y caracterizar los datos mediante medidas de dispersión estadística, en conjunto con la evaluación de la tendencia central y la distribución de frecuencias. Por otro lado, la estadística inferencial se utilizó para realizar pruebas de hipótesis y establecer relaciones entre las variables estudiadas, permitiendo obtener conclusiones generalizables a partir de la muestra analizada.

Relativamente se siguieron rigurosamente los principios éticos, en el marco del lineamiento de la presente casa de estudios de la universidad César Vallejo, destacando la importancia de autonomía, justicia, no causar daño, transparencia y confidencialidad. Se garantizó la autonomía de los participantes, quienes tuvieron plena libertad para decidir si formar parte del estudio o no, sin coerción alguna. Asimismo, se les brindó un trato justo e igualitario, sin discriminación de ningún tipo. Fueron establecidas durante todo el proceso las precauciones para evitar cualquier daño físico, psicológico o moral a los participantes, aplicando el principio de no maleficencia. Además, se mantuvo un enfoque transparente durante todo el proceso, asegurando que los participantes comprendieran los objetivos, procedimientos y posibles implicaciones del estudio. Se protegió rigurosamente el principio de información confidencial de la información brindada por parte de los participantes, garantizando su anonimato. Toda esta información fue tratada de manera anónima y confidencial, utilizándose únicamente con fines de investigación y sin revelar identidades individuales.

III. RESULTADOS

La estadística descriptiva, se puede apreciar en la tabla siguiente, se muestran los resultados de la descripción de frecuencias de la variable Gestión Normativa y sus dimensiones. Se observa que el 55.0% (60) de los usuarios la percibieron en un nivel no óptima, seguido del 37.6% (41) que la consideraron en un nivel regular, y solo el 7.3% (8) de los usuarios calificaron como óptima.

Tabla 3

Descripción de frecuencias de la Variable Gestión Normativa y sus dimensiones

Nivel	Gestión Normativa		Identificación Normativa		Evaluación de Cumplimiento		Control	
	f	%	f	%	f	%	f	%
Óptima	8	7.3	11	10.1	13	11.9	12	11.0
Regular	41	37.6	42	38.5	39	35.8	40	36.7
No Óptima	60	55.0	56	51.4	57	52.3	57	52.3
Total	109	100.0	109	100.0	109	100.0	109	100.0

Nota: Estadísticos descriptivos obtenidos por el software estadístico SPSS

Respecto a las dimensiones de la variable, la Identificación Normativa fue percibida por el 51.4% (56) de los usuarios en un nivel No óptima, seguido del 38.5% (42) que la consideraron en un nivel regular, y el 10.1% (11) la calificaron como óptima. De manera similar, la Evaluación de Cumplimiento fue percibida por el 52.3% (57) de los usuarios en un nivel no óptima, seguido del 35.8% (39) que la consideraron en un nivel regular, y el 11.9% (13) la calificaron como óptima. En cuanto al control, el 52.3% (57) de los usuarios la percibieron en un nivel no óptima, seguido del 36.7% (40) que la consideraron en un nivel Regular, y el 11.0% (12) la calificaron como Óptima.

Tabla 4*Descripción de frecuencias de la Variable Seguridad vial y sus dimensiones*

Nivel	Seguridad Vial		Factor Humano		Factor Vehicular		Diseño de Carreteras		Infraestructura Vial		Control	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
	Óptima	12	11.0%	6	5.5%	24	22.0%	3	2.8%	5	4.6%	5
Regular	40	36.7%	38	34.9%	48	44.0%	26	23.9%	25	22.9%	28	25.7%
No Óptima	57	52.3%	65	59.6%	37	33.9%	80	73.4%	79	72.5%	76	69.7%
Total	109	100.0	109	100.0	109	100.0	109	100.0	109	100.0	109	100.0

Nota: Estadísticos descriptivos obtenidos por el software estadístico SPSS.

La Tabla 4 muestra la descripción de frecuencias de la variable Seguridad Vial y sus dimensiones. En cuanto a la Seguridad Vial en general, el 52.3% (57) de los usuarios la percibieron en un nivel no óptima, seguido del 36.7% (40) que la consideraron en un nivel regular, y solo el 11.0% (12) de los usuarios calificaron la Seguridad Vial como Óptima.

Al analizar las dimensiones de la Seguridad Vial, el Diseño de Carreteras fue percibido por el 73.4% (80) de los usuarios en un nivel no óptima, seguido del 23.9% (26) que lo consideraron en un nivel regular, y solo el 2.8% (3) lo calificaron como óptima. De manera similar, la Infraestructura Vial fue percibida por el 72.5% (79) de los usuarios en un nivel no óptima, seguido del 22.9% (25) que la consideraron en un nivel regular, y el 4.6% (5) la calificaron como óptima. El Control del Tráfico fue percibido por el 69.7% (76) de los usuarios en un nivel no óptima, seguido del 25.7% (28) que lo consideraron en un nivel regular, y el 4.6% (5) lo calificaron como óptima.

Respecto al Factor Humano, fue percibido por el 59.6% (65) de los usuarios en un nivel no óptima, seguido del 34.9% (38) que lo consideraron en un nivel regular, y el 5.5% (6) lo calificaron como óptima. En cuanto al Factor Vehicular, el 33.9% (37) de los usuarios lo percibieron en un nivel no óptima, seguido del 44.0% (48) que lo consideraron en un nivel regular, y el 22.0% (24) lo calificaron como óptima.

El Análisis Inferencial, permitió determinar si los datos de las variables siguen una distribución normal, se opta por la prueba de Kolmogórov-Smirnov en lugar de la prueba de Shapiro-Wilk, ya que el tamaño de la muestra excede las 50 observaciones. Según la prueba de Kolmogórov-Smirnov (KS), se reveló que ni la variable Gestión Normativa ni sus dimensiones siguen una distribución normal, con valores de significancia inferiores a 0.05. Específicamente, se obtuvo un valor de 0.001 para la Gestión Normativa y valores menores a 0.001 para sus dimensiones. De igual manera, la variable Seguridad Vial y sus dimensiones tampoco se ajustan a una distribución normal. La Seguridad Vial presentó un valor de significancia de 0.023, mientras que todas sus dimensiones arrojaron valores inferiores a 0.001.

Dado que las variables y sus dimensiones no se ajustan a una distribución normal, se optó por la estadística no paramétrica. En consecuencia, se empleó el coeficiente de correlación de Spearman (rho de Spearman) para evaluar las relaciones entre variables y contrastar las hipótesis del estudio.

Análisis de Correlación de la Hipótesis General

H0: La Gestión Normativa no tiene una relación estadísticamente significativa con la Seguridad Vial.

H1: La Gestión Normativa tiene una relación estadísticamente significativa con la Seguridad Vial.

Tabla 5

Correlación de la variable Gestión Normativa y la Seguridad de Vial

			Gestión Normativa	Seguridad Vial
Rho de Spearman	Gestión Normativa	Coefficiente de correlación	1,000	,758**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	109	109
	Seguridad Vial	Coefficiente de correlación	,758**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	109	109

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

Según los resultados de la Tabla 5, se observa que la significancia bilateral es 0.001, es menor al valor crítico establecido 0.05; por lo tanto, se rechaza la hipótesis nula (H0) y se acepta la hipótesis alterna (H1), confirmando la correlación entre la Gestión Normativa y la Seguridad Vial. Asimismo, se denota un coeficiente de correlación de Spearman (ρ) de 0.758, lo cual indica una correlación positiva considerable entre ambas variables; esto concuerda con el rango planteado por Hernández y Mendoza (2018), entendiéndose que a mejoras en la Gestión Normativa se presentan mejoras en la gestión vial.

Análisis de Correlación de la Hipótesis Específica 1

H0: El control no tiene una relación estadísticamente significativa con la Seguridad Vial.

H1: El control tiene una relación estadísticamente significativa con la Seguridad Vial.

Tabla 6

Correlación entre la dimensión Control de la variable Gestión Normativa y la Seguridad de Vial

			Control	Seguridad Vial	
Rho de Spearman	Control	Coeficiente de correlación	1,000	,762**	
		Sig. (bilateral)	.	,000	
	<hr/>		N	109	109
	Seguridad Vial	Coeficiente de correlación	,762**	1,000	
		Sig. (bilateral)	,000	.	
		N	109	109	

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

Según los resultados de la Tabla 5, se observa que la significancia bilateral es 0.001, menor al valor crítico establecido 0.05; por lo tanto, se rechaza la hipótesis nula (H0) y se acepta la hipótesis alterna (H1), confirmando la correlación entre la dimensión Control y la Seguridad Vial. Seguidamente, el coeficiente de correlación de Spearman (ρ) de 0.762, muestra que existe una correlación positiva

considerable; esto concuerda con el rango planteado por Hernández y Mendoza (2018), confirmando que una mejora en el Control se asocia con una mejora en la Seguridad Vial.

Análisis de Correlación de la Hipótesis Específica 2

H0: La evaluación de cumplimiento no tiene una relación estadísticamente significativa con la Seguridad Vial.

H1: La evaluación de cumplimiento tiene una relación estadísticamente significativa con la Seguridad Vial.

Tabla 7

Correlación entre la dimensión Evaluación de Cumplimiento de la variable Gestión Normativa y la Seguridad de Vial

			Evaluación de Cumplimiento	Seguridad Vial
Rho de Spearman	Evaluación de Cumplimiento	Coefficiente de correlación	1,000	,731**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	109	109
	Seguridad Vial	Coefficiente de correlación	,731**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	109	109

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

Según los resultados de la Tabla 7, se observa que la significancia bilateral es 0.001, menor al valor crítico establecido 0.05; por lo tanto, se rechaza la hipótesis nula (H0) y se acepta la hipótesis alterna (H1), confirmando la correlación entre la Evaluación de Cumplimiento y la Seguridad Vial. Seguidamente el coeficiente de correlación de Spearman (rho) de 0.731, denota que existe una correlación positiva considerable; esto concuerda con el rango planteado por Hernández y Mendoza (2018), entendiéndose que a mejoras en la Evaluación de cumplimiento se asocia con una mejora en la Seguridad Vial.

Análisis de Correlación de la Hipótesis Específica 3

H0: La identificación de la normativa no tiene una relación estadísticamente significativa con la Seguridad Vial.

H1: La identificación de la normativa tiene una relación estadísticamente significativa con la Seguridad Vial.

Tabla 8

Correlación entre la dimensión Identificación Normativa de la variable Gestión Normativa

		Identificación Normativa	Seguridad Vial
Rho de Spearman	Identificación Normativa	1,000	,624**
		Sig. (bilateral)	,000
		N	109
	Seguridad Vial	,624**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000
		N	109

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

Acorde a los resultados de la Tabla 8, se observa que la significancia bilateral es 0.001, menor al valor crítico establecido 0.05; por lo tanto, se rechaza la hipótesis nula (H0) y se acepta la hipótesis alterna (H1), confirmando la correlación entre la dimensión Identificación Normativa y la Seguridad Vial. Además, el coeficiente de correlación de Spearman (ρ) de 0.624, denota que existe una correlación positiva considerable; esto concuerda con el rango planteado por Hernández y Mendoza (2018), entendiéndose que a mejoras en la Identificación de la normativa se asocia con una mejora en la Seguridad Vial.

IV. DISCUSIÓN

Los resultados descriptivos indican que, en la Gestión Normativa, el 55.0% (60 usuarios) la califica como no óptima, con sus dimensiones más afectadas siendo la evaluación de cumplimiento y el control, ambas con 52.3% (57) de desaprobación, seguidas por la identificación normativa con 51.4% (56). En cuanto a la seguridad vial, el 52.3% (57 usuarios) la considera no óptima, destacando el diseño de carreteras como la dimensión peor evaluada con 73.4% (80) de insatisfacción, seguido por el factor humano con 59.6% (65). El único dato positivo sobresaliente es el factor vehicular, percibido como óptimo por el 22% (24) de los usuarios, siendo la dimensión mejor evaluada en seguridad vial.

Estos resultados descriptivos difieren con el estudio de Miranda (2021), cuyos resultados demuestran que la mayoría de los encuestados tiene una percepción de la Gestión Normativa como regular, lo cual implica la existencia de áreas de mejora; es menester señalar que, de los 50 participantes, solo una pequeña proporción (8) calificó la Gestión Normativa como buena, mientras que la gran mayoría (35) la consideró como regular. Si bien existe una diferencia entre la percepción, ambos estudios coinciden en que existe una relevancia sustancial en el cumplimiento de la normatividad vigente y las leyes regulatorias.

Por otro lado, en la variable seguridad vial, los resultados de Aguilar (2023) muestra resultados diferentes para el factor vehicular y el factor vial, mientras en el factor vehicular, la mayoría de los encuestados (197 de 384) lo calificaron en un nivel medio, seguido de un nivel bajo (187), y ninguno en un nivel alto; por otro lado, en el factor vial, la distribución es más equilibrada entre los niveles bajo, medio y alto.

En cuanto a la Gestión Normativa, desde la perspectiva de la Teoría Institucional (DiMaggio y Powell, 1983), se evidencia una importancia en el isomorfismo coercitivo, es decir, en la incorporación de las presiones formales e informales, leyes y regulaciones en la estructura y procesos organizacionales; asimismo, según la Teoría de la Gobernanza Pública (Kooiman, 2003), los resultados resaltan que la Gobernanza por parte del Estado a través de acciones e instrumentos para guiar y regular de acuerdo con el marco legal podría fortalecerse. Por otro lado, los resultados sobre la seguridad vial se relacionan con la Teoría de

la Disuasión (Zaal, 1994; Llinares y Bautista, 2013), la cual resalta que la aplicación consistente de sanciones disuasorias puede tener influencia en el comportamiento de las personas al volante, en este sentido, los resultados revelan la necesidad de fortalecer la certeza de la sanción y la certeza de la detección para mejorar la percepción del factor humano.

En concordancia con la hipótesis general, la Gestión Normativa tiene una relación estadísticamente significativa con la Seguridad Vial, los resultados muestran una significancia menor a 0.05 y un rho de Spearman de 0.758, indicando una fuerte correlación positiva, estos resultados concuerdan con Miranda (2021), cuyos hallazgos mostraron que la capacidad institucional en la Gestión Normativa está correlacionada de manera significativa con la seguridad vial en carreteras rurales (Rho de Spearman = 0.647, sig. = 0.01) en el Instituto Vial Provincial de San Martín; asimismo, los hallazgos obtenidos en el presente estudio son respaldados por Castillo-Manzano et., al (2019), quienes encontraron que los cambios legislativos, el cumplimiento normativo y la vigilancia policial influyeron positivamente en la seguridad y mortalidad vial en España ($\beta=0.372$, $p<0.01$). Finalmente, los resultados son coherentes con Jing et., al (2022), quienes mostraron en sus hallazgos que la regulación gubernamental tiene una relación significativa con la supervisión vial ($r=0.148$, $p=0.001$).

Teniendo una perspectiva teórica, las conclusiones obtenidas apoyan el enfoque de la Teoría Institucional propuesta por DiMaggio y Powell (1983), esta teoría enfatiza que las organizaciones se ven influenciadas por las presiones del entorno institucional para adoptar estructuras y prácticas acordes a las normas y reglas establecidas; por otra parte, los resultados también se ajustan al modelo de determinismo legal planteado por la teoría de la Gobernanza Pública de Kooiman (2003), este enfoque postula que las regulaciones y disposiciones legales ejercen influencia en los actores sociales a medida que se identifican, difunden y aplican efectivamente. De este modo, optimizar los procesos de Gestión Normativa favorecería la internalización de las políticas de Seguridad Vial entre los usuarios del transporte, lo cual repercutiría positivamente en la prevención de siniestros viales.

La perspectiva de la teoría en el contexto del estudio aborda que las autoridades del transporte se encontrarían sometidas a este proceso de isomorfismo, al tratar de alinear su gestión con las políticas y regulaciones en materia vial emitidas por las entidades a cargo.

En línea con la hipótesis específica 1, el control tiene una relación estadísticamente significativa con la seguridad vial, los resultados muestran una significancia menor a 0.05 y un Rho de Spearman de 0.762, indicando una fuerte correlación positiva, estos hallazgos concuerdan con los de Lu et., al (2020), quienes encontraron una relación entre la (r=0.373) con un valor de significancia de (p= 0.000) entre la seguridad social y la supervisión de seguridad vial. Sin embargo, difieren con Samillán (2023), el cual no encontró una relación entre la gestión municipal para el control y las políticas de seguridad vial con un (Rho de Spearman = 0.008) a un nivel de significancia de (sig. = 0.874).

Los resultados demostrados desde una perspectiva teórica apoyan el modelo teórico de la Disuasión, según Zaal (1994); Llinares y Bautista, (2013), esta teoría tiene una importancia en la aplicación de sanciones de manera consistente y efectiva a través de controles y supervisión, puede incidir en el comportamiento de los conductores al desincentivar conductas de riesgo al incrementar la certeza de detección. Asimismo, se alinea con el enfoque institucional de control organizacional propuesto por Simons (1995), Merchant y Van der Stede (2007), quienes enfatizan la relevancia de los sistemas de control de gestión y las políticas organizacionales con el fin de influir en el comportamiento deseado.

La postura teórica considera que, los resultados aportan evidencia que se requiere un fortalecimiento de los diversos mecanismos de fiscalización y supervisión del cumplimiento normativo, a fin de incidir positivamente en la seguridad vial a través de la disuasión de comportamientos peligrosos. Al vincular el enfoque teórico con los resultados, se refuerza la idea de que un mayor control y supervisión del cumplimiento normativo se puede incidir positivamente en la seguridad vial, al desalentar conductas de riesgo y promover un comportamiento más responsable por parte de los usuarios de las vías.

En línea con la hipótesis específica 2, la evaluación de cumplimiento tiene una correlación estadísticamente relevante para la seguridad vial, los resultados poseen una significancia menor a 0.05 con Rho de Spearman de 0.731, entre la evaluación de cumplimiento y la seguridad vial, indicando una fuerte correlación positiva. Estos resultados concuerdan con los hallazgos de Borucka y Sobecki (2022), los cuales demostraron el efecto de las modificaciones legales sobre los accidentes mediante un ($r=0.787$), conjuntamente Aguilar (2023) en sus resultados reportó una correlación inversa entre la seguridad vial y los accidentes de tránsito, por el incumplimiento de la normativa con un ($Rho = - 0.308, p=0.020$).

Desde la perspectiva teórica, los resultados respaldan el modelo de Gobernanza Pública (Kooiman, 2003), este enfoque propone que las instituciones gubernamentales deben actuar de acuerdo con el marco legal, mediante mecanismos de evaluación y control que permitan garantizar el cumplimiento de las políticas públicas; además, buscan mejorar los procesos de monitoreo y evaluación del cumplimiento normativo por parte de las autoridades podría generar un efecto de gobernanza, fomentando la regulación y el cumplimiento de normas de tránsito que incidan positivamente en la seguridad vial. Del mismo modo, se encuentra sustento en la teoría de Treviño et., al (1999) y Arjoon (2005) y Sadiq y Governatori (2014) sobre la importancia de la evaluación, monitoreo y control del cumplimiento normativo, el rol de la auditoría y la verificación para garantizar el cumplimiento en las instituciones; esta teoría, se alinea con el planteamiento de DiMaggio y Powell (1983), los cuales enfatizan que las organizaciones tienden a adoptar prácticas acordes al entorno regulatorio, a través del isomorfismo coercitivo, evaluando su cumplimiento para minimizar presiones externas y riesgos legales.

La postura teórica del modelo de Gobernanza Pública y la teoría institucional del isomorfismo coercitivo, permiten evidenciar la importancia de la evaluación del cumplimiento normativo para incidir positivamente en la seguridad vial; cabe precisar que, las presiones regulatorias del isomorfismo coercitivo interactúan con otros factores organizacionales y contextuales, discutiendo las posibles razones detrás de las diferencias encontradas en los estudios previos.

En línea con hipótesis específica 3, la identificación de la normativa tiene una relación estadísticamente significativa con la seguridad vial, los resultados muestran una significancia menor a 0.05 y un rho de Spearman de 0.624, indicando una correlación positiva, estos resultados concuerdan parcialmente con el estudio de Ñamo (2021), que encontró una correlación entre la educación vial normativa y los accidentes vehiculares ocurridos por la ausencia de seguridad vial ($r=-0.69833$, sig. = 0.004); además, Rivas (2021) encontró correlaciones entre la formación en seguridad vial y la percepción de accidentes, ante la falta de seguridad vial. Al respecto, Revollo (2020) halló una correlación negativa entre accidentes de tráfico y seguridad vial (Rho = -0.845, $p=0.000$).

Desde la teoría la Teoría de la Conducta Planificada (Ajzen, 1991; Fishbein y Ajzen, 2010), señalan que las normas son percepciones subjetivas de una persona sobre las presiones sociales para realizar o no realizar un comportamiento; además, desde la perspectiva teórica de DiMaggio y Powell (1983), los resultados encuentran soporte a través del isomorfismo coercitivo, dado que mejorar los procesos de identificación y difusión del marco normativo podría generar presiones sobre las organizaciones para adoptar prácticas acordes a las regulaciones vigentes, favoreciendo así la internalización de normas que incidan en la seguridad vial. Asimismo, se alinea con el enfoque de determinismo legal de Kooiman (2003), la cual resalta que las normas ejercen influencia en la sociedad a medida que son identificadas y difundidas eficazmente entre los ciudadanos, de esta forma, fortalecer la identificación normativa podría contribuir a optimizar la seguridad vial, por lo cual es necesaria una interacción entre actores estatales y no estatales para el desarrollo de nuevos decretos, como los procesos de identificación normativa.

V. CONCLUSIONES

Primera, se determinó una asociación significativa entre la Gestión Normativa y la Seguridad Vial en usuarios de transporte terrestre de una institución gubernamental de Lima, 2024. Los resultados se respaldan en una significancia bilateral ($p = 0.001$) menor al valor crítico de 0.05, y un coeficiente de Spearman ($Rho = 0.758$), sustentando la existencia de una asociación positiva, respaldando la hipótesis general planteada. Denotando que, a mejoras en la Gestión Normativa se relacionan positivamente con mejoras en la Seguridad Vial.

Segunda, se determinó una asociación significativa entre la dimensión Control y la Seguridad Vial en usuarios de transporte terrestre de una institución gubernamental de Lima, 2024. Esta afirmación ha sido avalada por una significancia bilateral ($p = 0.001$) menor al valor crítico de 0.05, y un coeficiente de Spearman ($Rho = 0.762$), sustentando la presencia de una asociación positiva, respaldando la hipótesis específica 1 formulada. Denotando que, a mejoras en el Control se relaciona positivamente con mejoras en la Seguridad Vial.

Tercera, se determinó una asociación significativa entre la Evaluación de Cumplimiento y la Seguridad Vial en usuarios de transporte terrestre de una institución gubernamental de Lima, 2024. Este análisis ha sido respaldado por una significancia bilateral ($p = 0.001$) menor al valor crítico de 0.05, y un coeficiente de Spearman ($Rho = 0.731$), sustentando la presencia de una asociación positiva, respaldando la hipótesis específica 2 formulada. Denotando que, a mejoras en la Evaluación de Cumplimiento se relacionan positivamente con mejoras en la Seguridad Vial.

Cuarta, se determinó una asociación significativa entre la dimensión Identificación Normativa y la Seguridad Vial en usuarios de transporte terrestre de una institución gubernamental de Lima, 2024. Esta prueba ha sido validada por una significancia bilateral ($p = 0.001$) menor al valor crítico de 0.05, y un coeficiente de Spearman ($Rho = 0.624$), sustentando la presencia de una asociación positiva, respaldando la hipótesis específica 3 propuesta. Denotando que, a mejoras en la Identificación Normativa se relacionan positivamente con mejoras en la Seguridad Vial.

VI. RECOMENDACIONES

Primera, se recomienda al Director General de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, gestionar una solicitud de incremento de recursos en la asignación presupuestaria con los objetivos y metas establecidos en el Plan Operativo Institucional (POI), ante la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, esta oficina, a su vez, coordinará con el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) durante el proceso de formulación y aprobación del presupuesto anual del sector público. A fin de implementar programas integrales de capacitación y concientización dirigidos a los usuarios del transporte terrestre. Paralelamente, es crucial establecer mecanismos efectivos de coordinación interinstitucional con la Policía Nacional, Gobiernos Regionales y Locales, para garantizar la aplicación uniforme y efectiva de las normas de tránsito en las vías de ámbito nacional.

Segunda, se recomienda a la Gobernadora del Gobierno Regional de Lima, reforzar y mejorar el control en materia de seguridad vial, esto implica revisar y actualizar los procedimientos y protocolos existentes, asegurando su cumplimiento estricto por parte de todos los usuarios del transporte terrestre.

Tercera, se recomienda al director de Transportes y Comunicaciones del Gobierno Regional de Lima, fortalecer y optimizar los procesos de evaluación de cumplimiento en materia de seguridad vial, a fin de implementar mecanismos rigurosos y sistemáticos para monitorear y evaluar el cumplimiento de las normas y regulaciones por parte de todos los usuarios del transporte terrestre en el ámbito de la región.

Cuarta, se recomienda al Coordinador del Área de Transportes y al Coordinador de Fiscalización de la Dirección de Transportes y Comunicaciones del Gobierno Regional de Lima, promover la participación y el involucramiento de todos los actores relevantes en los procesos de identificación normativa y seguridad vial. Por ende, se debe establecer mecanismos de consulta y colaboración con organismos especializados, expertos en la materia, organizaciones de la sociedad civil, organizaciones internacionales y los propios usuarios del transporte terrestre.

Quinta, se recomienda a futuros investigadores ampliar el alcance y la profundidad del presente estudio, considerando la posibilidad de realizar investigaciones de carácter longitudinal o de métodos mixtos. Estos enfoques permitirían obtener una comprensión más holística y dinámica de la relación entre la Gestión Normativa y la Seguridad Vial a lo largo del tiempo. Asimismo, se sugiere expandir el ámbito geográfico de la investigación para incluir múltiples regiones del país, lo que facilitaría un análisis comparativo y la identificación de patrones a nivel nacional. Adicionalmente, se propone incorporar variables contextuales adicionales que puedan influir en la relación estudiada, enriqueciendo así el modelo teórico y fortaleciendo la formulación de políticas públicas en materia de seguridad vial.

REFERENCIAS

- Aguilar, S. (2023). *Seguridad vial y su relación con los accidentes de tránsito en conductores y peatones de lima metropolitana y callao en el año 2022* [Tesis de Maestría, Universidad San Ignacio de Loyola]. <https://repositorio.usil.edu.pe/server/api/core/bitstreams/b5a83695-5c17-4e21-905c-b8c2fc364bfa/content>
- Ajzen, I. (1991). The theory of planned behavior. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 50(2), 179-211. DOI:10.1016/0749-5978(91)90020-T
- Aksom, H., & Tymchenko, I. (2020). How institutional theories explain and fail to explain organizations. *Journal of Organizational Change Management*, 33, 1223-1252. <https://doi.org/10.1108/jocm-05-2019-0130>.
- Annavarapu, S. (2020). Moving targets: Traffic rules, state authority and road safety in Hyderabad, India. <https://www.proquest.com/openview/0c41862aafa647afb97567586a06120f/1?pq-origsite=gscholar&cbl=51922&diss=y>
- Anselin, L., & Rey, S. (2014). *Modern spatial econometrics in practice: A guide to GeoDa, GeoDaSpace and PySAL*. GeoDa Press LLC.
- Arias, G. (2016). *El proyecto de Investigación* (7.^a ed.). Editorial Episteme.
- Arjoon, S. (2005). Corporate governance: An ethical perspective. *Journal of business ethics*, 61, 343-352. <https://link.springer.com/article/10.1007/s10551-005-7888-5>
- Armitage, C. & Conner, M. (2001). Efficacy of the theory of planned behaviour: A meta-analytic review. *British Journal of Social Psychology*, 40(4), 471-499. <https://doi.org/10.1348/014466601164939>
- Aviles, E. A. Z. (2015). Teoría y práctica de las políticas públicas de Gema Pastor Albaladejo. *Íconos-Revista de Ciencias Sociales* 53, 189-192.

https://www.google.com.pe/books/edition/Teor%C3%ADa_y_pr%C3%A1ctica_de_las_pol%C3%ADticas_p/ZLcNogEACAAJ?hl=es

- Bernal, C. (2006). Metodología de la Investigación (2.^a ed.). Pearson Educación.
- Black, A., Bui, V., Ho, K., Pham, D., Tran, T., & Wood, J. (2021). Using retro-reflective cloth to enhance drivers' judgment of pedestrian walking direction at night-time. *Journal of safety research* 77, 196–201. Doi: 10.1016/j.jsr.2021.03.002
- Borucka, A., & Sobiecki, G. (2022). A road safety evaluation model in the context of legislative changes. *Transport Problems: an International Scientific Journal* 18(3), 231-235. <https://doi.org/10.20858/tp.2023.18.3.04>
- Bunge, M. (2004). La investigación científica: su estrategia y su filosofía (3.^a ed.). Siglo XXI Editores, SA de CV.
- Castillo-Manzano, J. , Castro-Nuño, M., López-Valpuesta, L., & Pedregal, D. (2019). From legislation to compliance: The power of traffic law enforcement for the case study of Spain. *Transport Policy*, 75, 1-9. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2018.12.009>
- Cortes, M., & Iglesias, L. (s.f.). Generalidades sobre Metodología de la Investigación. https://www.unacar.mx/contenido/gaceta/ediciones/metodologia_investigacion.pdf
- Dextre, J. , Rios, F., Manchego, X. , & Aranda, F. (2018). Inspecciones de seguridad vial para análisis de micro-cluster, caso avenida Tingo María, Distrito de Breña, lima, Perú. *En VI Congreso Iberoamericano de Seguridad Vial*. https://vicisev.institutoivia.org/wp-content/uploads/2018/11/dextre-inspecciones-ISV-Cluster-Tingo-Mar%C3%ADa_cisev18-V4-final.pdf
- Dextre, J. C. (2010). Seguridad Vial: La Necesidad de un Nuevo Marco Teórico. Bellaterra, España: Universidad Autonoma de Barcelona. <https://portalrecerca.uab.cat/en/studentTheses/seguridad-vial-la-necesidad-de-un-nuevo-marco-te%C3%B3rico>

- DiMaggio, P., & Powell, W. (1983). The Iron Cage Revisited: Institutional Isomorphism and Collective Rationality in Organizational Fields. *American Sociological Review*, 48(2), 147–160. <https://doi.org/10.2307/2095101>
- Dirección General de Tráfico. (2022). *Políticas internacionales de seguridad vial relevantes para el 2021-2030*. <https://www.dgt.es/conoce-la-dgt/que-hacemos/conocimiento-e-investigacion/politicas>
- Espinoza, F. E., Arenas, B. D. V., Aparicio Izquierdo, F., & Zúñiga Ortega, D. C. (2021). Road safety perception questionnaire (RSPQ) in Latin America: A development and validation study. *International journal of environmental research and public health*, 18(5), 2433. <https://doi.org/10.3390/ijerph18052433>
- Fishbein, M., & Ajzen, I. (2010). Predicting and changing behavior: The reasoned action approach. *Nueva York: Psychology Press*. DOI:10.4324/9780203838020
- Gander, P., Hartley, L., Powell, D., Cabon, P., Hitchcock, E., Mills, A., & Popkin, S. (2011). Fatigue risk management: Organizational factors at the regulatory and industry/company level. *Accident; analysis and prevention*, 43 (2), 573-90. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2009.11.007>.
- Gestel, N., & Grotenbreg, S. (2021). Collaborative governance and innovation in public services settings. *Policy and Politics*, 49, 249-265. <https://doi.org/10.1332/030557321X16123785900606>.
- González, L. (1995). *Seguridad vial: del factor humano a las nuevas tecnologías* (Fundación Mapfre). <https://documentacion.fundacionmapfre.org/documentacion/publico/es/bib/14042.do>
- Guanziroli, J. (2017). *Hacia una adecuada Gestión Normativa en la Administración Pública. Los organismos públicos descentralizados y el caso de la Administración de Parques Nacionales en Argentina*. Universidad de Salamanca. https://gredos.usal.es/bitstream/handle/10366/135943/Hacia_una_adeuada

[_gestion normativa en .pdf;jsessionid=F129130177B35BF6F2F724F9A8917A04?sequence=1](#)

- Hale, A., Borys, D., & Adams, M. (2012). Safety regulation: The lessons of workplace safety rule management for managing the regulatory burden. *Safety Science*, 71, 112-122. <https://doi.org/10.1016/J.SSCI.2013.11.012>.
- Huayanay, O. (2023). *Informalidad del transporte interprovincial y cumplimiento de la política pública de seguridad vial en la provincia de Huarochirí-Lima, 2022* [Tesis de Maestría, Universidad César Vallejo]. <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/108139>
- Hughes, B., Newstead, S., Anund, A., Shu, C., Falkmer, T., & Falkmer, T. (2015). A review of models relevant to road safety.. *Accident; analysis and prevention*, 74, 250-70 . <https://doi.org/10.1016/j.aap.2014.06.003>.
- Ipanaque, R. A., Leon, G. H. C., Caycho, H. E. C., Gamboa, E. N. E., Torres, F. D. M. G., & Rubio, A. M. A. (2023). Gestión universitaria y los procesos de gobierno electrónico. <https://osf.io/preprints/brx8v/>
- Jing, L., Shan, W., & Zhang, Y. (2020). Why the government should be blamed for road safety? *International Journal of Occupational Safety and Ergonomics*. <https://doi.org/10.1080/10803548.2020.1835234>
- Jing, L., Shan, W., & Zhang, Y. (2023). Risk preference, risk perception as predictors of risky driving behaviors: the moderating effects of gender, age, and driving experience. *Journal of Transportation Safety & Security*, 15(5), 467-492. DOI:10.1080/10803548.2020.1835234
- Jubair, T., & Aquib, A. (2023). Comparing Traffic Laws and Impacts in Bangladesh and Developed Countries: Insights and Recommendations for Improving Road Safety. Proceedings of the 8th International Conference on Civil, Structural and Transportation Engineering. <https://doi.org/10.11159/iccste23.182>.
- Kooiman, J. (2003). *Governing as Governance* (SAGE Publications, Ed.). https://books.google.com.pe/books?id=Ka7KouzzBRgC&printsec=front_cove_r&redir_esc=y

- Levy, S. M. (1996). Build, operate, transfer: paving the way for tomorrow's infrastructure. John Wiley & Sons.
- Li, Y., & Guldenmund, F. (2018). Safety management systems: A broad overview of the literature. *Safety Science*, 103, 94-123. <https://doi.org/10.1016/J.SSCI.2017.11.016>.
- Llinares, F., & Bautista, R. (2013). ¿Por qué cumplimos las normas penales? Sobre la disuasión en materia de seguridad vial. In *InDret* (pp. 18–53). <https://indret.com/wp-content/themes/indret/pdf/1001.pdf>
- Lu, L., Huang, H., Wei, J., & Xu, J. (2020). Safety Regulations and the Uncertainty of Work-Related Road Accident Loss: The Triple Identity of Chinese Local Governments Under Principal–Agent Framework. *Risk Analysis*, 40(6), 1168–1182. <https://doi.org/10.1111/risa.13452>
- McLeod, S., & Curtis, C. (2020). Integrating urban road safety and sustainable transportation policy through the hierarchy of hazard controls. *International Journal of Sustainable Transportation*, 16, 166 - 180. <https://doi.org/10.1080/15568318.2020.1858376>.
- Merchant, K. A., & Van der Stede, W. A. (2007). *Management control systems: performance measurement, evaluation and incentives*. Pearson education. <http://dspace.vnbrims.org:13000/jspui/handle/123456789/5089>
- Miranda, J. (2021). *Gestión vial rural y seguridad vial en el Instituto Vial Provincial de San Martín – 2020* [Tesis de Maestría, Universidad Cesar Vallejo]. <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/67751>
- Mishra, S., & Mehran, B. (2022). Traffic safety culture of drivers in Canada: Implications for new traffic law implementation to enhance traffic safety. *IATSS Research*, 46(1), 82-92. <https://doi.org/10.1016/j.iatssr.2021.12.003>
- Mohan, D., Tiwari, G., Varghese, M., Bhalla, K., Denny J., Ashrita, S., & Howard W. (2020). PROTOCOL: Effectiveness of road safety interventions: An evidence and gap map. *Campbell Systematic Reviews*. <https://doi.org/10.1002/cl2.1077>

- Molnar, L., & Eby, D. (2008). The Relationship between Self-Regulation and Driving-Related Abilities in Older Drivers: An Exploratory Study. *Traffic Injury Prevention*, 9 (4), 314 - 319. <https://doi.org/10.1080/15389580801895319>.
- Mooren, L., Grzebieta, R., Williamson, A., Olivier, J., & Friswell, R. (2014). Safety management for heavy vehicle transport: A review of the literature. *Safety Science*, 62, 79-89. <https://doi.org/10.1016/J.SSCI.2013.08.001>.
- Ñamo, J. (2021). *Análisis correlacional de la educación vial y los siniestros de tránsito, en la ciudad de Riobamba* [Tesis de Licenciatura, Escuela Superior de Chimborazo]. <http://dspace.esoch.edu.ec/handle/123456789/15188>
- Observatorio Nacional de Seguridad Vial. (2023). *Informe Estadístico de Seguridad de Siniestralidad de Tránsito con peatones*. <https://www.onsv.gob.pe/post/informe-de-siniestralidad-de-transito-con-peatones-2021-2022/>
- Organización Mundial de la Salud. (2023). *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2018*. <https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684>
- Organización Panamericana de Salud. (2021). *Semana de la Seguridad Vial: OMS presentó 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>
- Pelekais, C., Kadi, O., Seijo, C., & Neuman, N. (2015). *El ABC de la Investigación* (7ma ed.).
- Petrov, A. (2022). Entropy method of road safety management: Case study of the Russian Federation. *Entropy*, 24(2), 177. <https://doi.org/10.3390/e24020177>
- Raffo, F. (2023). *MTC: poca seguridad y fiscalización, los principales riesgos del proyecto que pretende autorizar taxi colectivo en la Panamericana Norte*. El comercio. <https://elcomercio.pe/peru/mtc-poca-seguridad-y-fiscalizacion-los-principales-riesgos-del-proyecto-que-pretende-autorizar-taxi-colectivo-en-la-panamericana-norte-rutas-magro-region-norte-noticia/?ref=ecr>

- Rathee, M., Bačić, B. y Doborjeh, M. (2023). Detección automatizada de anomalías y defectos en la carretera para la seguridad del tráfico: una revisión sistemática. *Sensors*, 23 (12), 5656. <https://doi.org/10.3390/s23125656>
- Razi, A., Chen, X., Li, H., Wang, H., Russo, B., Chen, Y., & Yu, H. (2023). Deep learning serves traffic safety analysis: A forward-looking review. *IET Intelligent Transport Systems*, 17(1), 22-71. <https://doi.org/10.1049/itr2.12257>
- Revolledo, O. (2020). *Accidentes de Tránsito y Seguridad Vial en los pobladores de Lima metropolitana, 2019* [Tesis de Maestría, Universidad Peruana de Ciencias e Informática]. https://repositorio.upci.edu.pe/bitstream/handle/upci/183/T-REVOLLEDO_CHAVEZ_OMAR.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Rivas, V. (2021). *Gestión del programa de seguridad vial y los accidentes de tránsito en conductores infractores en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en Lima, 2021* [Tesis de Maestría, Universidad Alas Peruanas]. <https://repositorio.uap.edu.pe/handle/20.500.12990/5598>
- Sadiq, S., & Governatori, G. (2014). *Managing regulatory compliance in business processes. In Handbook on Business Process Management 2: Strategic Alignment, Governance, People and Culture*. Berlín, Heidelberg: Springer Berlin Heidelberg.
- Salazar, C. A. M., Galvis, O. D. J. M., & Soto, E. M. (2014). Control y evaluación de la gestión organizacional. Alpha Editorial. https://books.google.com.pe/books/about/Control_y_evaluaci%C3%B3n_de_la_gesti%C3%B3n_org.html?id=d7F1EAAAQBAJ&redir_esc=y
- Samillán, L. (2023). *Gestión de seguridad vial e implementación de educación vial por la municipalidad de pueblo libre. Lima - Perú. 2019* [Tesis de Maestría, Universidad Nacional Federico Villareal]. http://190.12.84.13:8080/bitstream/handle/20.500.13084/8012/TESIS_SAMILLAN_SALINAS.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Sharma, S. K. (2014). Principles, practice and design of Highway Engineering. S. Chand Publishing.

- Simons, R. (1995). Control in an age of empowerment. *Harvard business review*, 73(2), 80-88. https://moodle2.units.it/pluginfile.php/493642/mod_resource/content/1/Control%20in%20an%20Age%20of%20Empowerment_clean.pdf
- Ting, M. (2021). The Political Economy of Governance Quality. *American Political Science Review*, 115, 667 - 685. <https://doi.org/10.1017/S0003055421000046>.
- Treviño, L. K., Weaver, G. R., Gibson, D. G., & Toffler, B. L. (1999). Managing Ethics and Legal Compliance: What Works and What Hurts. *California Management Review*, 41(2), 131–151. <https://doi.org/10.2307/41165990>
- Wegman, F., Aarts, L., & Bax, C. (2015). Advancing sustainable safety: National road safety outlook for The Netherlands for 2005–2020. *Safety Science*, 46(2), 323-343. <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2007.06.013>
- Zaal, D. (1994). Traffic law enforcement: A review of the literature. *Monash University*. https://www.monash.edu/__data/assets/pdf_file/0019/216343/muarc053.pdf
- Zhang, G., Yau, K., & Gong, X. (2014). Traffic violations in Guangdong Province of China: speeding and drunk driving. *Accident; analysis and prevention*, 64, 30-40. <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/24316505/>

ANEXOS

ANEXO 1: Matriz de operacionalización.

Variables de Estudio	Definición Conceptual	Definición Operacional	Dimensión	Indicadores	Ítems	Escala de Medición
Variable 1 Gestión Normativa	La Gestión Normativa se define como el proceso metódico y sistemático de identificar, analizar detalladamente, comunicar de manera efectiva e implementar los requisitos legales, normativos y regulatorios aplicables a una organización, además de evaluar y monitorear periódicamente su cumplimiento (Treviño et., al, 1999).	La variable seguridad vial, es un conjunto integral de acciones, medidas, políticas y procedimientos orientados a prevenir, controlar y minimizar el riesgo de lesiones, accidentes o pérdidas de vidas humanas relacionadas con el tránsito y la movilidad, tanto en medios de transporte motorizados como no motorizados; se aborda en 5 dimensiones según las bases teóricas. Las dimensiones comprendidas son Factores humanos, Factor Vehicular y Diseño de Carreteras, Infraestructura y Control del Tráfico.	IDENTIFICACIÓN NORMATIVA	- Conocimiento de normas vigentes.	1; 2; 3	Ordinal Politómica 1 = Deficiente 2 = Regular 3 = Bueno 4 = Muy bueno, 5 = Excelente
				- Registro actualizado		
				- Difusión normativa.		
			EVALUACIÓN DE CUMPLIMIENTO	- Auditorías de cumplimiento normativo.	4;5;6	
				- Indicadores de medición de cumplimiento.		
				- Acciones correctivas ante incumplimientos		
			CONTROL	- Políticas y procedimientos alineados.	7;8;9	
				- Roles y responsabilidades definidas.		
				- Monitoreo de controles implementados.		
Variable 2 Seguridad Vial	Según González (1995) abarca las acciones y políticas orientadas a prevenir, controlar y reducir el riesgo de lesiones o fallecimiento de las personas durante sus traslados, tanto en medios de transporte	La Gestión Normativa es un proceso integral, sistemático y estratégico que implica la identificación, análisis, comunicación, implementación y evaluación periódica del cumplimiento de los requisitos legales, normativos, se aborda en 3	FACTOR HUMANO	- accidentes por factor humano.	10;11;12	
				- Infracciones de tránsito por conductor.		
				- Nivel de capacitación en conducción segura.		
				- Evaluación de habilidades de conductores.		

	motorizados como no motorizados.	dimensiones según las bases teóricas. Las dimensiones comprendidas son identificación normativa, evaluación de cumplimiento y control	FACTOR VEHICULAR	- Cumplimiento de mantenimiento preventivo.	13;14;15
				- Cumplimiento de mantenimiento correctivo	
			DISEÑO VIAL DE CARRETERAS	- Evaluación del diseño de vías.	16;17
				- Evaluación de señalización y demarcación vial.	
				- Cumplimiento de normas de diseño vial.	
			INFRAESTRUCTURA	- Carreteras con infraestructura adecuada.	18;19;20;21;22
				- Evaluación de iluminación y visibilidad.	
				- Cumplimiento de mantenimiento de infraestructura.	
				- Cumplimiento de reparación de infraestructura.	
			CONTROL DEL TRÁFICO	- Eficacia de sistemas de control de tráfico.	23;24;25;26
				- Accidentes en puntos críticos de tráfico.	
				- Evaluación de señalización y dispositivos de control.	
- Cumplimiento de procedimientos de control de tráfico					

ANEXO 2: Instrumentos de recolección de datos.

CUESTIONARIO: GESTIÓN NORMATIVA

Instrucciones: Por favor, marque con una "X" la opción que mejor represente su opinión o experiencia, considerando la siguiente escala: 1 = Deficiente, 2 = Regular, 3 = Bueno, 4 = Muy bueno, 5=Excelente

Nro.	Ítems	Respuestas				
		1	2	3	4	5
IDENTIFICACIÓN NORMATIVA						
1	¿Cuál es su nivel de conocimiento sobre las normas y regulaciones vigentes relacionadas con el transporte terrestre?					
2	¿Cómo calificaría la solidez y precisión del sistema de registro y seguimiento de las sanciones de los conductores que realiza la institución?					
3	¿Cómo calificaría la difusión normativa acerca de las regulaciones con el transporte terrestre por parte de la institución?					
Evaluación de Cumplimiento						
4	¿Cómo calificaría la supervisión y fiscalización realizadas por la institución para evaluar el cumplimiento de las normas y regulaciones en los conductores?					
5	¿Cómo calificaría Ud. los reportes de aptitud física y psicológica del conductor que brinda la institución para el cumplimiento de las normas y regulaciones relacionadas con el transporte terrestre?					

6	Cuando se detectan incumplimientos de las normas y regulaciones relacionadas con el transporte terrestre, ¿cómo evaluaría la eficacia de las acciones correctivas implementadas por una entidad sancionadora?					
Control						
7	¿En qué medida considera que las políticas y procedimientos relacionados con el transporte terrestre se encuentran alineados y actualizados con las normas y regulaciones vigentes de tránsito que promueve la institución?					
8	¿Cómo calificaría la orientación al usuario por parte del personal de la institución sobre las normas y regulaciones vigentes de tránsito?					
9	¿Qué tan efectivo es el proceso de monitoreo de los controles implementados para garantizar el cumplimiento de las normas y regulaciones relacionadas con el transporte terrestre en la institución?					

CUESTIONARIO: SEGURIDAD VIAL

Instrucciones: Por favor, marque con una "X" la opción que mejor represente su opinión o experiencia, considerando la siguiente escala: 1 = Deficiente, 2 = Regular, 3 = Bueno, 4 = Muy bueno, 5=Excelente

Nro.	Ítems	Respuestas				
		1	2	3	4	5
Factor humano						
1	¿Cómo calificaría Ud. el esfuerzo realizado por las autoridades para reducir la tasa de accidentes de tránsito en vías públicas de ámbito regional?					
2	¿Cómo calificaría Ud. el cumplimiento de la normativa de tránsito por parte de los conductores en vías públicas de ámbito regional					
3	Desde su perspectiva como ciudadano, ¿qué tan efectivos considera los cursos de capacitación en conducción segura que se brindan por parte de la institución a los conductores que transitan por las vías públicas de ámbito regional?					
4	Como ciudadano, ¿cómo evaluaría el nivel de rigurosidad de las evaluaciones para la obtención una licencia de conducir que realiza la entidad?					
Factor Vehicular						
5	Como ciudadano, ¿cómo calificaría el nivel de mantenimiento preventivo que realiza a su vehículo para garantizar su seguridad?					
6	Como ciudadano, ¿cómo calificaría el nivel de mantenimiento correctivo que realiza a su vehículo para garantizar su seguridad?					
Diseño de Carreteras						

7	¿Cómo calificaría el diseño de las carreteras y calles públicas en las vías por las que transita?					
8	Como usuario de las vías de ámbito regional, ¿Cómo calificaría la adecuación y visibilidad de la señalización y demarcación vial?					
9	¿Cómo calificaría el cumplimiento de las autoridades encargadas del diseño vial de las vías públicas de ámbito regional, con las normas y estándares establecidos para garantizar la seguridad vial?					
Infraestructura Vial						
10	¿Cómo calificaría la situación actual de la infraestructura (pavimento, puentes, túneles, etc.) de las vías públicas de ámbito regional?					
11	Al transitar por las vías públicas de ámbito regional, ¿cómo calificaría la iluminación y visibilidad, especialmente durante la noche o en condiciones climáticas adversas?					
12	¿Como califica las intervenciones de mantenimiento realizadas por la institución en la infraestructura vial en las vías públicas de ámbito regional?					
13	¿Como califica Ud. la actuación de la entidad, en la reparación oportuna de la infraestructura vial para garantizar la seguridad de los conductores en las vías públicas de ámbito regional?					
Control del Tráfico						
14	Al transitar por las vías públicas de ámbito regional, ¿qué tan efectivo considera los sistemas de control de tráfico (semáforos, cámaras de vigilancia, personal de tránsito, etc.)?					

15	¿Como califica Ud. la intervención de las autoridades, cuando se ha visto involucrado en accidentes de tránsito en puntos críticos o áreas congestionadas del tráfico vehicular en las vías públicas de ámbito regional?					
16	Cuando transita por las vías públicas de ámbito regional, ¿cómo calificaría la claridad, visibilidad y adecuación de la señalización vial y los dispositivos de control de tráfico (semáforos, señales, conos, etc.)?					
17	Cuando transita por las vías públicas de ámbito regional, ¿Como califica Ud. el cumplimiento de procedimientos y protocolos realizados por las autoridades?					

ANEXO 3: Evaluación por juicio de expertos.

Evaluación por juicio de expertos

Respetado juez: Usted ha sido seleccionado para evaluar el instrumento para medir las Variables Gestión normativa y Seguridad vial. La evaluación del instrumento es de gran relevancia para lograr que sea válido y que los resultados obtenidos a partir de éste sean utilizados eficientemente; aportando al quehacer de la gestión pública. Agradecemos su valiosa colaboración.

1. Datos generales del juez:

Nombre del juez:	Juan Miguel Juárez Martínez.
Grado profesional:	Maestría () Doctor (X)
Área de formación académica:	Clínica () Social (X) Educativa (X) Organizacional ()
Áreas de experiencia profesional:	DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS
Institución donde labora:	UNIVERSIDAD NACIONAL JOSÉ FAUSTINO SÁNCHEZ CARRIÓN - HUACHO
Tiempo de experiencia profesional en el área:	2 a 4 años () Más de 5 años (X)
Experiencia en Investigación (si corresponde)	DOCENTE DE CURSOS DE INVESTIGACIÓN JURÍDICA

2. Propósito de la evaluación:

Validar el contenido del instrumento, por juicio de expertos.

3. Datos de la escala: FICHA TECNICA 01

Nombre de la Prueba:	Instrumento para medir la variable Gestión Normativa
Autor:	Huayanay (2023)
Procedencia:	Cuestionario adaptado
Administración:	Directa
Tiempo de aplicación:	30 minutos
Ámbito de aplicación:	Institución del Gobierno Regional de Lima

- **Tercera dimensión:** Implementación de Controles

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
POLÍTICAS Y PROCEDIMIENTOS ALINEADOS.	¿En qué medida considera que las políticas y procedimientos relacionados con el transporte terrestre se encuentran alineados y actualizados con las normas y regulaciones vigentes de tránsito que promueve la institución?	4	4	4	
ROLES Y RESPONSABILIDADES DEFINIDAS.	¿Cómo calificaría la orientación al usuario por parte del personal de la institución sobre las normas y regulaciones vigentes de tránsito?	4	4	4	
MONITOREO DE CONTROLES IMPLEMENTADOS.	¿Qué tan efectivo es el proceso de monitoreo de los controles implementados para garantizar el cumplimiento de las normas y regulaciones relacionadas con el transporte terrestre en la institución?	4	4	4	

Observaciones (precisar si hay suficiencia): El instrumento presenta suficiencia _____ SI

Opinión de aplicabilidad: Aplicable Aplicable después de corregir No aplicable

Apellidos y nombres del juez validador: JUÁREZ MARTÍNEZ JUAN MIGUEL

Especialidad del validador: DOCENTE UNIVERSITARIO

- ¹**Pertinencia:** El ítem corresponde al concepto teórico formulado.
²**Relevancia:** El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo
³**Claridad:** Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

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

04 de mayo del 2024.

UNIVERSIDAD NACIONAL
 JOSE FAUSTINO SANCHEZ CARRION
 FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLITICAS



Dr. Juan Miguel Juárez Martínez
 DOCENTE UNIVERSITARIO ORDINARIO
 DNU 341

Firma del Experto validador

• **QUINTA dimensión:** Control de trafico

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
EFICACIA DE SISTEMAS DE CONTROL DE TRÁFICO.	Al transitar por las vías públicas de ámbito regional, ¿qué tan efectivo considera los sistemas de control de tráfico (semáforos, cámaras de vigilancia, personal de tránsito, etc.)?	4	4	4	
ACCIDENTES EN PUNTOS CRÍTICOS DE TRÁFICO.	¿Como califica Ud. la intervención de las autoridades, cuando se ha visto involucrado en accidentes de tránsito en puntos críticos o áreas congestionadas del tráfico vehicular en las vías públicas de ámbito regional?	4	4	4	
EVALUACIÓN DE SEÑALIZACIÓN Y DISPOSITIVOS DE CONTROL.	Cuando transita por las vías públicas de ámbito regional, ¿cómo calificaría la claridad, visibilidad y adecuación de la señalización vial y los dispositivos de control de tráfico (semáforos, señales, conos, etc.)?	4	4	4	
CUMPLIMIENTO DE PROCEDIMIENTOS DE CONTROL DE TRÁFICO	Cuando transita por las vías públicas de ámbito regional, ¿Como califica Ud. el cumplimiento de procedimientos y protocolos realizados por las autoridades?	4	4	4	

Observaciones (precisar si hay suficiencia): El instrumento presenta suficiencia_____ SI

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

Apellidos y nombres del juez validador: JUÁREZ MARTÍNEZ JUAN MIGUEL

Especialidad del validador: DOCENTE UNIVERSITARIO

¹Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

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

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

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

04 de mayo del 2024.

UNIVERSIDAD NACIONAL
JOSE FAUSTINO SANCHEZ CARRION
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS

Dr. Juan Miguel Juárez Martínez
DOCENTE UNIVERSITARIO ORDINARIO
DNUJ 141

Firma del Experto validador

Evaluación por juicio de expertos

Respetado juez: Usted ha sido seleccionado para evaluar el instrumento para medir las Variables Gestión normativa y Seguridad vial. La evaluación del instrumento es de gran relevancia para lograr que sea válido y que los resultados obtenidos a partir de éste sean utilizados eficientemente; aportando al quehacer de la gestión pública. Agradecemos su valiosa colaboración.

1. Datos generales del juez:

Nombre del juez:	Pierina Yerusa Sosa Pajuelo.		
Grado profesional:	Maestría (x)	Doctor	()
Área de formación académica:	Clínica ()	Social	()
	Educativa (x)	Organizacional	()
Áreas de experiencia profesional:	DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS		
Institución donde labora:	MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES		
Tiempo de experiencia profesional en el área:	2 a 4 años	()	
	Más de 5 años	(x)	
Experiencia en Investigación (si corresponde)			

2. Propósito de la evaluación:

Validar el contenido del instrumento, por juicio de expertos.

3. Datos de la escala: FICHA TECNICA 01

Nombre de la Prueba:	Instrumento para medir la variable Gestión Normativa
Autor:	Huayanay (2023)
Procedencia:	Cuestionario adaptado
Administración:	Directa
Tiempo de aplicación:	30 minutos
Ámbito de aplicación:	Institución del Gobierno Regional de Lima
Significación:	El cuestionario de la Variable Gestión Normativa está compuesto de 3 dimensiones que son: Identificación de la Normativa, Evaluación de Cumplimiento, Implementación de control. El objetivo de esta medición es

- **Tercera dimensión:** Implementación de Controles

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
POLÍTICAS Y PROCEDIMIENTOS ALINEADOS.	¿En qué medida considera que las políticas y procedimientos relacionados con el transporte terrestre se encuentran alineados y actualizados con las normas y regulaciones vigentes de tránsito que promueve la institución?	4	4	4	
ROLES Y RESPONSABILIDADES DEFINIDAS.	¿Cómo calificaría la orientación al usuario por parte del personal de la institución sobre las normas y regulaciones vigentes de tránsito?	4	4	4	
MONITOREO DE CONTROLES IMPLEMENTADOS.	¿Qué tan efectivo es el proceso de monitoreo de los controles implementados para garantizar el cumplimiento de las normas y regulaciones relacionadas con el transporte terrestre en la institución?	4	4	4	

Observaciones (precisar si hay suficiencia): El instrumento presenta suficiencia _____ SI

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

Apellidos y nombres del juez validador: Pierina Yerusa Sosa Pajuelo

Especialidad del validador: Abogada

04 de mayo del 2024.

¹**Pertinencia:** El ítem corresponde al concepto teórico formulado.
²**Relevancia:** El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo
³**Claridad:** Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

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



Firma del Experto validador

• **QUINTA dimensión:** Control de trafico

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
EFICACIA DE SISTEMAS DE CONTROL DE TRÁFICO.	Al transitar por las vías públicas de ámbito regional, ¿qué tan efectivo considera los sistemas de control de tráfico (semáforos, cámaras de vigilancia, personal de tránsito, etc.)?	4	4	4	
ACCIDENTES EN PUNTOS CRÍTICOS DE TRÁFICO.	¿Como califica Ud. la intervención de las autoridades, cuando se ha visto involucrado en accidentes de tránsito en puntos críticos o áreas congestionadas del tráfico vehicular en las vías públicas de ámbito regional?	4	4	4	
EVALUACIÓN DE SEÑALIZACIÓN Y DISPOSITIVOS DE CONTROL.	Cuando transita por las vías públicas de ámbito regional, ¿cómo calificaría la claridad, visibilidad y adecuación de la señalización vial y los dispositivos de control de tráfico (semáforos, señales, conos, etc.)?	4	4	4	
CUMPLIMIENTO DE PROCEDIMIENTOS DE CONTROL DE TRÁFICO	Cuando transita por las vías públicas de ámbito regional, ¿Como califica Ud. el cumplimiento de procedimientos y protocolos realizados por las autoridades?	4	4	4	

Observaciones (precisar si hay suficiencia): El instrumento presenta suficiencia_____ SI

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

Apellidos y nombres del juez validador: Pierina Yerusa Sosa Pajuelo

Especialidad del validador: Abogada

04 de mayo del 2024.

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

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

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

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



Firma del Experto validador

Evaluación por juicio de expertos

Respetado juez: Usted ha sido seleccionado para evaluar el instrumento para medir las Variables Gestión normativa y Seguridad vial. La evaluación del instrumento es de gran relevancia para lograr que sea válido y que los resultados obtenidos a partir de éste sean utilizados eficientemente; aportando al quehacer de la gestión pública. Agradecemos su valiosa colaboración.

1. Datos generales del juez:

Nombre del juez:	Sandra Chuquipul Pizarro.	
Grado profesional:	Maestría ()	Doctor (X)
Área de formación académica:	Clínica ()	Social ()
	Educativa (X)	Organizacional ()
Áreas de experiencia profesional:		
Institución donde labora:		
Tiempo de experiencia profesional en el área:	2 a 4 años ()	Más de 5 años (X)
Experiencia en Investigación (si corresponde)		

2. Propósito de la evaluación:

Validar el contenido del instrumento, por juicio de expertos.

3. Datos de la escala: FICHA TECNICA 01

Nombre de la Prueba:	Instrumento para medir la variable Gestión Normativa
Autor:	Huayanay (2023)
Procedencia:	Cuestionario adaptado
Administración:	Directa
Tiempo de aplicación:	30 minutos
Ámbito de aplicación:	Institución del Gobierno Regional de Lima
Significación:	El cuestionario de la Variable Gestión Normativa está compuesto de 3 dimensiones que son: Identificación de la Normativa, Evaluación de Cumplimiento, Implementación de control. El objetivo de esta medición es

- **Tercera dimensión:** Implementación de Controles

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
POLÍTICAS Y PROCEDIMIENTOS ALINEADOS.	¿En qué medida considera que las políticas y procedimientos relacionados con el transporte terrestre se encuentran alineados y actualizados con las normas y regulaciones vigentes de tránsito que promueve la institución?	4	4	4	
ROLES Y RESPONSABILIDADES DEFINIDAS.	¿Cómo calificaría la orientación al usuario por parte del personal de la institución sobre las normas y regulaciones vigentes de tránsito?	4	4	4	
MONITOREO DE CONTROLES IMPLEMENTADOS.	¿Qué tan efectivo es el proceso de monitoreo de los controles implementados para garantizar el cumplimiento de las normas y regulaciones relacionadas con el transporte terrestre en la institución?	4	4	4	

Observaciones (precisar si hay suficiencia): El instrumento presenta suficiencia _____ SI

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

Apellidos y nombres del juez validador: Chuquipul Pizarro Sandra

Especialidad del validador: Docente universitaria

04 de mayo del 2024.

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

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

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

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



Firma del Experto validador

• **QUINTA dimensión:** Control de tráfico

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
EFICACIA DE SISTEMAS DE CONTROL DE TRÁFICO.	Al transitar por las vías públicas de ámbito regional, ¿qué tan efectivo considera los sistemas de control de tráfico (semáforos, cámaras de vigilancia, personal de tránsito, etc.)?	4	4	4	
ACCIDENTES EN PUNTOS CRÍTICOS DE TRÁFICO.	¿Como califica Ud. la intervención de las autoridades, cuando se ha visto involucrado en accidentes de tránsito en puntos críticos o áreas congestionadas del tráfico vehicular en las vías públicas de ámbito regional?	4	4	4	
EVALUACIÓN DE SEÑALIZACIÓN Y DISPOSITIVOS DE CONTROL.	Cuando transita por las vías públicas de ámbito regional, ¿cómo calificaría la claridad, visibilidad y adecuación de la señalización vial y los dispositivos de control de tráfico (semáforos, señales, conos, etc.)?	4	4	4	
CUMPLIMIENTO DE PROCEDIMIENTOS DE CONTROL DE TRÁFICO	Cuando transita por las vías públicas de ámbito regional, ¿Como califica Ud. el cumplimiento de procedimientos y protocolos realizados por las autoridades?	4	4	4	

Observaciones (precisar si hay suficiencia): El instrumento presenta suficiencia _____ SI

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

Apellidos y nombres del juez validador: Chuquipul Pizarro Sandra

Especialidad del validador: Docente universitaria

04 de mayo del 2024.

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

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

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

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



Firma del Experto validador


PERÚ

Ministerio de Educación

 Superintendencia Nacional de
Educación Superior Universitaria

 Dirección de Documentación e
Información Universitaria y
Registro de Grados y Títulos

REGISTRO NACIONAL DE GRADOS ACADÉMICOS Y TÍTULOS PROFESIONALES

Graduado	Grado o Título	Institución
JUAREZ MARTINEZ, JUAN MIGUEL DNI 16754186	MAESTRO EN DERECHO CON MENCIÓN EN CIENCIAS PENALES Fecha de diploma: 24/08/2012 Modalidad de estudios: - Fecha matrícula: Sin información (***) Fecha egreso: Sin información (***)	UNIVERSIDAD NACIONAL PEDRO RUIZ GALLO PERU
JUAREZ MARTINEZ, JUAN MIGUEL DNI 16754186	ABOGADO Fecha de diploma: 05/03/2002 Modalidad de estudios: -	UNIVERSIDAD NACIONAL PEDRO RUIZ GALLO PERU
JUAREZ MARTINEZ, JUAN MIGUEL DNI 16754186	BACHILLER EN DERECHO Fecha de diploma: 21/06/2001 Modalidad de estudios: - Fecha matrícula: Sin información (***) Fecha egreso: Sin información (***)	UNIVERSIDAD NACIONAL PEDRO RUIZ GALLO PERU
JUAREZ MARTINEZ, JUAN MIGUEL DNI 16754186	DOCTOR EN DERECHO Y CIENCIA POLITICA Fecha de diploma: 03/12/14 Modalidad de estudios: - Fecha matrícula: Sin información (***) Fecha egreso: Sin información (***)	UNIVERSIDAD NACIONAL PEDRO RUIZ GALLO PERU

**PERÚ**

Ministerio de Educación

Superintendencia Nacional de
Educación Superior UniversitariaDirección de Documentación e
Información Universitaria y
Registro de Grados y Títulos**REGISTRO NACIONAL DE GRADOS ACADÉMICOS Y TÍTULOS PROFESIONALES**

Graduado	Grado o Título	Institución
SOSA PAJUELO, PIERINA YERUSA DNI 46481420	ABOGADO Fecha de diploma: 06/02/2014 Modalidad de estudios: -	UNIVERSIDAD INCA GARCILASO DE LA VEGA ASOCIACIÓN CIVIL <i>PERU</i>
SOSA PAJUELO, PIERINA YERUSA DNI 46481420	BACHILLER EN DERECHO Fecha de diploma: 18/07/2013 Modalidad de estudios: - Fecha matrícula: Sin información (***) Fecha egreso: Sin información (***)	UNIVERSIDAD NACIONAL SANTIAGO ANTÚNEZ DE MAYOLO <i>PERU</i>
SOSA PAJUELO, PIERINA YERUSA DNI 46481420	MAESTRO EN DERECHO CON MENCIÓN EN DERECHO CIVIL Y COMERCIAL Fecha de diploma: 14/08/19 Modalidad de estudios: PRESENCIAL Fecha matrícula: 02/04/2014 Fecha egreso: 15/03/2016	UNIVERSIDAD NACIONAL JOSÉ FAUSTINO SÁNCHEZ CARRIÓN <i>PERU</i>



PERÚ

Ministerio de Educación

Superintendencia Nacional de
Educación Superior UniversitariaDirección de Documentación e
Información Universitaria y
Registro de Grados y Títulos

REGISTRO NACIONAL DE GRADOS ACADÉMICOS Y TÍTULOS PROFESIONALES

Graduado	Grado o Título	Institución
CHUQUIPUL PIZARRO, SANDRA DNI 09701162	MAGISTER EN ADMINISTRACION DE LA EDUCACION Fecha de diploma: 22/10/2013 Modalidad de estudios: - Fecha matricula: Sin información (***) Fecha egreso: Sin información (***)	UNIVERSIDAD PRIVADA CÉSAR VALLEJO <i>PERU</i>
CHUQUIPUL PIZARRO, SANDRA DNI 09701162	LICENCIADA EN EDUCACION SECUNDARIA IDIOMA EXTRANJERO: INGLES Fecha de diploma: 29/01/2011 Modalidad de estudios: -	UNIVERSIDAD PRIVADA CÉSAR VALLEJO <i>PERU</i>
CHUQUIPUL PIZARRO, SANDRA DNI 09701162	BACHILLER EN EDUCACION Fecha de diploma: 27/10/2008 Modalidad de estudios: - Fecha matricula: Sin información (***) Fecha egreso: Sin información (***)	UNIVERSIDAD NACIONAL FEDERICO VILLARREAL <i>PERU</i>
CHUQUIPUL PIZARRO, SANDRA DNI 09701162	DOCTORA EN EDUCACION Fecha de diploma: 25/10/16 Modalidad de estudios: PRESENCIAL Fecha matricula: 05/04/2014 Fecha egreso: 30/08/2015	UNIVERSIDAD PRIVADA CÉSAR VALLEJO <i>PERU</i>

ANEXO 4: Resultados del análisis de consistencia interna.

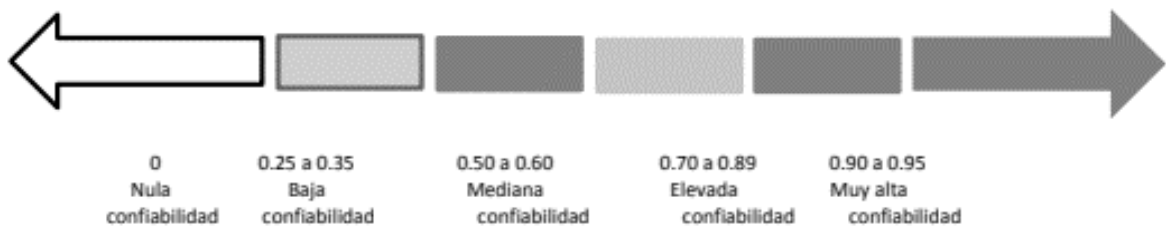
Estadísticas de fiabilidad para la Variable 1: Gestión Normativa

Alfa de Cronbach	N de elementos
.930	9

Estadísticas de fiabilidad para la Variable 2: Seguridad Vial

Alfa de Cronbach	N de elementos
.929	17

Rango de Confiabilidad según Hernández y Mendoza (2018):



Resultados de prueba piloto.

	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9	P10	P11	P12	P13	P14
1	3.00	2.00	2.00	2.00	2.00	3.00	2.00	3.00	3.00	2.00	2.00	2.00	3.00	3.00
2	4.00	4.00	2.00	3.00	3.00	1.00	2.00	3.00	2.00	3.00	2.00	3.00	2.00	4.00
3	2.00	2.00	1.00	1.00	2.00	2.00	1.00	2.00	2.00	2.00	1.00	2.00	2.00	3.00
4	2.00	1.00	1.00	1.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	3.00
5	3.00	2.00	2.00	2.00	3.00	2.00	1.00	2.00	2.00	2.00	1.00	2.00	2.00	3.00
6	3.00	2.00	2.00	3.00	3.00	3.00	2.00	3.00	3.00	2.00	2.00	3.00	2.00	4.00
7	4.00	2.00	2.00	3.00	1.00	2.00	2.00	1.00	2.00	3.00	1.00	2.00	1.00	3.00
8	2.00	3.00	2.00	2.00	2.00	3.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	3.00
9	3.00	3.00	2.00	1.00	2.00	1.00	2.00	1.00	1.00	2.00	1.00	2.00	2.00	2.00
10	5.00	5.00	4.00	4.00	5.00	5.00	4.00	5.00	5.00	5.00	1.00	5.00	5.00	4.00
11	2.00	5.00	3.00	3.00	5.00	3.00	2.00	3.00	2.00	4.00	1.00	5.00	4.00	4.00
12	3.00	2.00	3.00	3.00	2.00	2.00	3.00	2.00	3.00	3.00	2.00	2.00	2.00	5.00
13	2.00	1.00	2.00	1.00	1.00	2.00	2.00	1.00	1.00	1.00	2.00	1.00	2.00	3.00
14	3.00	2.00	1.00	2.00	3.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	1.00	2.00	3.00	2.00
15	4.00	3.00	2.00	2.00	1.00	2.00	2.00	3.00	3.00	2.00	2.00	3.00	1.00	2.00
16	4.00	1.00	1.00	1.00	2.00	2.00	2.00	1.00	1.00	1.00	2.00	2.00	2.00	2.00
17	4.00	2.00	3.00	2.00	3.00	2.00	1.00	2.00	3.00	1.00	1.00	3.00	2.00	4.00
18	4.00	4.00	5.00	4.00	4.00	4.00	5.00	5.00	4.00	4.00	3.00	4.00	4.00	4.00
19	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	4.00	3.00	4.00	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	4.00
20	3.00	4.00	3.00	4.00	3.00	3.00	3.00	4.00	4.00	3.00	2.00	3.00	3.00	2.00
21	4.00	3.00	2.00	2.00	3.00	2.00	3.00	3.00	3.00	2.00	2.00	3.00	3.00	4.00
22	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	2.00	2.00	3.00	2.00	1.00	1.00	3.00	3.00	3.00

P15	P16	P17	P18	P19	P20	P21	P22	P23	P24	P25	P26
2.00	2.00	3.00	2.00	2.00	3.00	3.00	3.00	3.00	2.00	3.00	2.00
4.00	3.00	3.00	2.00	2.00	3.00	3.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00
3.00	2.00	2.00	2.00	1.00	2.00	2.00	2.00	1.00	2.00	2.00	2.00
3.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00
3.00	2.00	1.00	2.00	1.00	2.00	2.00	2.00	2.00	1.00	2.00	1.00
4.00	2.00	1.00	2.00	2.00	2.00	2.00	1.00	2.00	2.00	2.00	2.00
2.00	1.00	1.00	1.00	2.00	2.00	2.00	1.00	1.00	2.00	1.00	1.00
3.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00
2.00	3.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	2.00	1.00	1.00	1.00
5.00	3.00	2.00	4.00	2.00	2.00	2.00	3.00	3.00	2.00	2.00	2.00
4.00	1.00	2.00	2.00	3.00	1.00	3.00	1.00	1.00	1.00	1.00	2.00
5.00	1.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	3.00	2.00	2.00
3.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00
3.00	1.00	2.00	2.00	1.00	1.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00
3.00	1.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00
2.00	1.00	1.00	1.00	2.00	1.00	2.00	2.00	1.00	1.00	1.00	1.00
4.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	1.00	2.00	2.00	2.00	2.00
4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00
3.00	2.00	2.00	3.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	3.00	2.00	3.00
2.00	1.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	3.00	2.00	2.00	2.00	2.00
4.00	3.00	2.00	2.00	2.00	1.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00
3.00	1.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	1.00	2.00	2.00

Anexo 5: Consentimiento.

Consentimiento informado

Título de la investigación: Gestión normativa y seguridad vial en usuarios de transporte terrestre de una institución gubernamental de Lima, 2024.

Investigador (a) (es): Vilca Camus, Peter Jean Pierre.

Propósito del Estudio

Le invitamos a participar en la investigación titulada "Gestión normativa y seguridad vial en usuarios de transporte terrestre de una institución gubernamental de Lima, 2024", cuyo objetivo es establecer la relación entre la Gestión Normativa y la Seguridad Vial en los usuarios del área de transportes de una entidad pública de Lima, 2024. Esta investigación es desarrollada por estudiantes del programa de estudio Maestría en Gestión Pública, de la Universidad César Vallejo del campus Lima Norte, aprobado por la autoridad correspondiente de la Universidad y con el permiso de la institución.

El impacto del problema de la investigación.

El impacto del problema de investigación se centra en comprender la relación de existente en la gestión normativa y la seguridad vial en los usuarios del área de transportes de una entidad pública de Lima, 2024. Esta investigación tiene el potencial de aportar a la construcción de una cultura vial más segura y responsable en el Perú. Además, se extiende para medidas de políticas públicas para los gestores públicos, los especialistas en transporte, los responsables de seguridad y salud ocupacional, así como para autoridades y funcionarios vinculados a la regulación y fiscalización del transporte terrestre.

Procedimiento

Si usted decide participar en la investigación se realizará lo siguiente:

1. Se realizará una encuesta o entrevista donde se recogerán datos personales y algunas preguntas.
2. Esta encuesta tendrá un tiempo aproximado de minutos y se realizará en el ambiente de la institución. Las respuestas al cuestionario serán codificadas usando un número de identificación y, por lo tanto, serán anónimas.

Participación voluntaria:

Puede hacer todas las preguntas para aclarar sus dudas antes de decidir si desea participar o no, y su decisión será respetada. Posterior a la aceptación no desea continuar puede hacerlo sin ningún problema.

Riesgo (principio de No maleficencia):

Indicar al participante la existencia que NO existe riesgo o daño al participar en la investigación. Sin embargo, en el caso que existan preguntas que le puedan generar incomodidad. Usted tiene la libertad de responderlas o no.

Beneficios (principio de beneficencia):

Se le informará que los resultados de la investigación se le alcanzará a la institución al término de la investigación. No recibirá ningún beneficio económico ni de ninguna otra índole. El estudio no va a aportar a la salud individual de la persona, sin embargo, los resultados del estudio podrán convertirse en beneficio de la salud pública.

Confidencialidad (principio de justicia):

Los datos recolectados deben ser anónimos y no tener ninguna forma de identificar al participante. Garantizamos que la información que usted nos brinde es totalmente Confidencial y no será usada para ningún otro propósito fuera de la investigación. Los datos permanecerán bajo custodia del investigador principal y pasado un tiempo determinado serán eliminados convenientemente.

Problemas o preguntas:

Si tiene preguntas sobre la investigación puede contactar con el Investigador (a) (es) Vilca Camus, Peter Jean Pierre y asesor Chunga Díaz, Tito Orlando, a

pvilcaca@ucvirtual.edu.pe

y

tchunga@ucvirtual.edu.pe

correspondientemente.

Consentimiento

Después de haber leído los propósitos de la investigación autorizo participar en la investigación antes mencionada.

Nombre y apellidos:

Firma(s):

Fecha y hora:

.

FICHA TÉCNICA GESTIÓN NORMATIVA

Ficha de valoración "Nivel de cumplimiento de las políticas de seguridad vial"

Presentación:

La Ficha tiene como propósito identificar el nivel de diseño, implementación y cumplimiento de las políticas de seguridad vial. Las respuestas que faciliten los funcionarios de SUTRAN y de la Gerencia Municipal serán registradas en base a la siguiente escala:

Excelente (4) Bueno (3) Regular (2) Deficiente (1)

N°	Ítems	Escala			
		1	2	3	4
Marco legal y operativo					
1	¿Cuál es su nivel de conocimiento sobre políticas públicas del sector transporte?				
2	¿Cuál es su nivel de conocimiento de la Ley General de transporte?				
3	¿Cómo califica el reglamento de tránsito?				
4	¿Cuál es su conocimiento sobre las funciones de SUTRAN?				
5	¿Cuál es su conocimiento sobre las funciones de la Gerencia de transporte?				
6	¿Cuál es el avance en la ejecución de las políticas públicas del sector transporte?				
7	¿En qué medida se ejerce la gobernanza del sector transporte desde el Municipio?				
Servicios del Estado					
8	¿Cómo califica la intervención del Estado en la gestión del transporte interprovincial?				
9	¿Cómo califica la gestión del transporte para mejorar la calidad del servicio público de transporte interprovincial?				
10	¿Cuál es su conocimiento sobre el sistema de identificación de factores de riesgo producidos por el transporte informal?				
11	¿Cómo califica el sistema de prevención de accidentes de tránsito producidos por el transporte informal?				
12	¿Qué le parece las acciones de respuesta rápida de la policía frente a accidentes de tránsito, producidos por el transporte informal?				

13	¿Qué le parece las medidas preventivas que implementa el MTC para los transeúntes en la vía?				
14	¿Qué le parece las medidas preventivas que implementa el MTC para los transportistas en la vía?				
15	¿Cómo califica el nivel de seguridad de la vía para el transporte interprovincial?				
Control del Estado					
16	¿Cuál es el nivel de seguridad de los vehículos informales de transporte interprovincial?				
17	¿Cómo califica el nivel de cumplimiento de las normas de tránsito de los vehículos de transporte interprovincial informal?				
18	¿Cómo califica la situación laboral de los transportas en relación a seguro social y horas de descanso?				
19	¿Cómo califica la eficacia del SOAT ante accidentes producidos por vehículos informales de transporte interprovincial?				
20	¿Cómo califica el nivel de cumplimiento con la Vigencia de SOAT, de parte de los transportistas interprovinciales, informales?				

BAREMOS:

Rango	Valor
De 20 a 40	Baja
De 41 a 60	Media
De 61 a 80	Alto

FICHA TÉCNICA SEGURIDAD VIAL

Apéndice D. Cuestionario de Seguridad vial


Responda a las siguientes afirmaciones, de la forma que mejor refleje su verdadera opinión. No hay respuestas buenas o malas, todas son correctas si son sinceras. Marque con una (X) el nivel que elija, teniendo en cuenta la siguiente escala valorativa:

- 1=Nunca
- 2=Casi nunca
- 3=A veces
- 4=Casi siempre
- 5=Siempre

Nº	Ítems	1	2	3	4	5
Seguridad vial						
Dimensión factor humano						
1	¿Se distrae fácilmente cuando está conduciendo o le toca cruzar la pista?					
2	¿Utiliza su equipo móvil cuando conduce o cruza la pista?					
3	¿Camina o maneja su vehículo cuando se siente cansado?					
4	¿Considera que el cansancio contribuye con la inseguridad vial?					
Factor vehicular						
5	¿Usted o algún familiar, antes de manejar un vehículo, verifica que los frenos estén funcionando correctamente?					
6	¿Usted o algún familiar llevan con frecuencia su vehículo al mecánico para que le haga mantenimiento a los frenos?					
7	¿Al usar transporte público o privado, ha sufrido de algún desperfecto mecánico?					
8	¿Revisar los neumáticos antes de conducir un vehículo contribuye a la seguridad vial?					
Factor vial						
9	¿Conduce o cruza la vía despacio cuando la pista presenta baches?					
10	¿Considera que la infraestructura vial se encuentra en buen estado de conservación?					
11	¿Considera que hace falta implementar señalización en las vías de su distrito?					
12	¿Respeto las luces del semáforo y las señales de tránsito?					

Anexo 6: Reporte de similitud en software Turnitin.

feedback studio PETER JEAN PIERRE VILCA CAMUS | S17 V3.0



Universidad César Vallejo

ESCUELA DE POSGRADO
PROGRAMA ACADÉMICO DE MAestrÍA EN GESTIÓN PÚBLICA

Gestión Normativa y seguridad vial en usuarios de transporte terrestre de una institución gubernamental de Lima, 2024.

TESIS PARA OBTENER EL GRADO ACADÉMICO DE:
Maestro en Gestión Pública.

Resumen de coincidencias

14 %

Se están viendo fuentes estándar

Ver fuentes en inglés

Coincidencias

1	Entregado a Universida... Trabajo del estudiante	4 %
2	repositorio.ucv.edu.pe Fuente de Internet	3 %
3	hdl.handle.net Fuente de Internet	2 %
4	www.coursehero.com Fuente de Internet	<1 %
5	moam.info Fuente de Internet	<1 %
6	repositorio.uqcm.edu.pe Fuente de Internet	<1 %
7	Entregado a North East... Trabajo del estudiante	<1 %
8	www.emagister.com Fuente de Internet	<1 %
9	repositorio.unjfc.edu.pe Fuente de Internet	<1 %
10	reliefweb.int Fuente de Internet	<1 %

gina: 1 de 43 Número de palabras: 13473 Versión solo texto del Informe Alta resolución Activado 17:02 4/09/2024

Anexo 7: Análisis complementario - Cálculo de tamaño de muestra.

Margen: 5%

Nivel de confianza: 95%

Poblacion: 150

Tamaño de muestra: 109

Ecuacion Estadistica para Proporciones poblacionales

n= Tamaño de la muestra

Z= Nivel de confianza deseado

p= Proporcion de la poblacion con la caracteristica deseada (exito)

q=Proporcion de la poblacion sin la caracteristica deseada (fracaso)

e= Nivel de error dispuesto a cometer

N= Tamaño de la poblacion

$$n = \frac{z^2(p \cdot q)}{e^2 + \frac{z^2(p \cdot q)}{N}}$$

ANEXO 8: Autorización para el desarrollo del proyecto de investigación.

Carta de presentación.



"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

Tequipano

Lima, 16 de mayo de 2024
Carta P. 0142-2024-UCV-VA-EPG-F01/I

Bach.
SOONYE JONATHAN MALPICA ROSALES
Director Regional de Transportes y Comunicaciones
GOBIERNO REGIONAL DE LIMA

GOBIERNO REGIONAL DE LIMA
TRAMITE DOCUMENTARIO - SECRETARIA GENERAL
RECIBIDO

17 MAYO 2024

Exp. N° 325931 DDC. N° 5366-24
Folio 01 Hora 10:30 Firma *[Firma]*
SEDE CENTRAL AGUA DULCE - HUACHO

De mi mayor consideración:

Es grato dirigirme a usted, para presentar a VILCA CAMUS, PETER JEAN PIERRE; identificado con DNI N° 43664000 y con código de matrícula N° 7002530609; estudiante del programa de MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA quien, en el marco de su tesis conducente a la obtención de su grado de MAESTRO, se encuentra desarrollando el trabajo de investigación titulado:

"Gestión normativa y seguridad vial en usuarios de transporte terrestre de una institución gubernamental de Lima, 2024"

Con fines de investigación académica, solicito a su digna persona otorgar el permiso a nuestro estudiante, a fin de que pueda obtener información, en la institución que usted representa, que le permita desarrollar su trabajo de investigación. Nuestro estudiante investigador VILCA CAMUS, PETER JEAN PIERRE asume el compromiso de alcanzar a su despacho los resultados de este estudio, luego de haber finalizado el mismo con la asesoría de nuestros docentes.

La información a solicitar por parte de nuestro alumno (a) corresponde a una muestra de Personas, mediante técnica de recolección de datos de Encuesta.

Asimismo solicitamos el acuse de recibo de la presente carta confirmando la aceptación o no aceptación por parte de su institución al correo electrónico: mesadepartes.eng.ln@ucv.edu.pe

Agradeciendo la gentileza de su atención al presente, hago propicia la oportunidad para expresarle los sentimientos de mi mayor consideración.

Atentamente,



[Firma]
Dra. Helga R. Majo Marrúfo
Jefe


Escuela de Posgrado UCV
Filial Lima Campus Los Olivos

Somos la universidad de los
que quieren salir adelante.



ucv.edu.pe

Oficio de autorización de entidad.

 GOBIERNO REGIONAL DE LIMA Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones	SISGEDO REG. DOC. 5377836 REG. EXP. 3259311
--	--

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Bicentenario de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

Huacho, 21 de mayo de 2024.

OFICIO N° 619-2024-GRL/GRI/DRTC-D

Señora
Dra. Helga R. Majo Marrufo
Jefe
ESCUELA DE POSGRADO UCV
FILIAL LIMA CAMPUS LOS OLIVOS.
mesadepartes.epg.ln@ucv.edu.pe

ASUNTO: Autorización para desarrollar trabajo de investigación.


Ref.: EXP. No. 3259311 / DOC. No. 5366724 (Carta P. 0142-2024-UCV-VA-EPG-F01/J).

Mediante el presente, me dirijo a usted para saludarla afectuosamente en mi calidad de DIRECTOR REGIONAL DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES del GOBIERNO REGIONAL DE LIMA, e informarle que se AUTORIZA al señor VILCA CAMUS, PETER JEAN PIERRE, estudiante del programa de MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA de su casa de estudios, para la aplicación de instrumentos de evaluación de su tesis: Gestión normativa y seguridad vial en usuarios de transporte terrestre de una institución gubernamental de Lima, 2024.

De lo indicado, en base a la autorización señalada, se le brindará la información y medios necesarios, a fin de que pueda complementar exitosamente su trabajo de investigación, de acuerdo al plan de estudios de la universidad.

Aprovecho la oportunidad, para expresarle las muestras de mi especial consideración y estima personal.

Atentamente,


SOENTE JONATHAN MALPICA ROSALES
DIRECTOR REGIONAL

www.regionlima.gob.pe
Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones
Teléfono: 414-5543
Av. Circunvalación S/N urb. Agua Dulce, Huacho

ANEXO 9: Prueba de normalidad.

Anexos

Prueba de normalidad para la Variable: Gestión Normativa

	Kolmogórov-Smirnov		
	Estadístico	gl	Sig.
GESTIÓN NORMATIVA	.116	109	.001
Identificación Normativa	.164	109	<.001
Evaluación de Cumplimiento	.121	109	<.001
Control	.151	109	<.001

Anexos

Prueba de normalidad para la Variable: Seguridad Vial

	Kolmogórov-Smirnov		
	Estadístico	gl	Sig.
Seguridad Vial	.092	109	.023
Factor Humano	.140	109	<.001
Factor Vehicular	.176	109	<.001
Diseño de Carreteras	.147	109	<.001
Infraestructura Vial	.186	109	<.001
Control del Tráfico	.165	109	<.001

A un nivel de significancia de 0.023 la variable Gestión Normativa y las dimensiones con una significancia menor a 0.001, según la prueba (KS) no siguen una distribución normal se procede a emplear el coeficiente de correlación rho de Spearman, para estadística no paramétrica.

ANEXO 10: Rangos de Correlación

Valor	Significado
-0.91 a -1.00	Correlación negativa perfecta
-0.76 a -0.90	Correlación negativa muy fuerte
-0.51 a -0.75	Correlación negativa considerable
-0.26 a -0.50	Correlación negativa media
-0.11 a -0.25	Correlación negativa débil
-0.01 a -0.10	Correlación negativa muy débil
0.00	No existe correlación alguna entre las variables
0.01 a 0.10	Correlación positiva muy débil
0.11 a 0.25	Correlación positiva débil
0.26 a 0.50	Correlación positiva media
0.51 a 0.75	Correlación positiva considerable
0.76 a 0.90	Correlación positiva muy fuerte
0.91 a 1.00	Correlación positiva perfecta

La tabla muestra los diferentes rangos de valores de correlación y su correspondiente significado o fuerza de la relación entre variables para la interpretación de la contrastación de hipótesis, siguiendo la metodología de Sampieri y Mendoza (2018) los valores entre -1 y -0.91 indican correlación negativa perfecta, de -0.9 a -0.76 correlación negativa muy fuerte, de -0.75 a -0.51 correlación negativa considerable, de -0.5 a -0.26 correlación negativa media, y de -0.25 a -0.01 correlación negativa débil a muy débil. Un valor de 0 significa no existe correlación. Por otro lado, valores de 0.01 a 0.25 indican correlación positiva muy débil a débil, de 0.26 a 0.5 correlación positiva media, de 0.51 a 0.75 correlación positiva considerable, de 0.76 a 0.9 correlación positiva muy fuerte, y de 0.91 a 1 correlación positiva perfecta.