



**ESCUELA DE POSGRADO**  
UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

**Gestión Municipal y Seguridad vial del servicio rural de  
la provincia de Calca 2018**

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

**MAESTRO EN GESTIÓN PÚBLICA**

**AUTOR:**

Br. Orosco Vizcarra, Herval

**ASESOR:**

Dr. Enríquez Romero Hugo

**SECCIÓN:**

Ciencias Empresariales

**LÍNEA DE INVESTIGACIÓN**

Dirección

**PERÚ – 2018**

## **PÁGINA DEL JURADO**

Dr. Rivas Loayza Marco Antonio

Presidente

Dr. Pazos Miranda José Félix

Secretario

Dr. Enríquez Romero Hugo

Vocal

## DEDICATORIA

La presente tesis está dedicada a Dios, ya que gracias a la fuerza de voluntad me inspiro a culminar mi carrera

A mi querida Abuela Basilia Licono Tarco por su apoyo incondicional, brindándome sus palabras de aliento y cariño hacia mi persona durante el tiempo que realice mis estudios en la Universidad.

A mis padres Ricardo y Grimanesa, y a mis hermanos Gilmer, Yorka y lidia, porque ellos siempre estuvieron a mi lado inspirándome esa fuerza de superación a pesar de las dificultades que se presentaban en el camino.

A mis docentes de la UCV y familiares (tías, primos y sobrinos) por sus consejos y ayuda que me brindaron en momentos difíciles ayudándome a concluir mis metas propuestas.

A mis compañeros, amigos quienes sin esperar nada a cambio compartieron sus conocimientos alegrías y tristezas durante el tiempo que estuvimos conviviendo juntos luchando por un solo objetivo.

Y por último a mi futura esposa Ruth que con su palabra de aliento siempre estuvo presente apoyándome a mantener la confianza de seguir adelante.

El autor

## **AGRADECIMIENTO**

A la Escuela de Pos Grado de la Universidad Cesar Vallejo, por incentivar el desarrollo académico profesional de la sociedad.

Al Área de Educación Vial de la Sub Gerencia de Circulación de Tránsito de la Municipalidad Provincial de Calca, por haber permitido ser parte del estudio realizado a los conductores de transporte rural con la aplicación del instrumento desarrollado.

A las empresas de transporte Rural que operan en Calca, por haber permitido la aplicación del instrumento desarrollado en sus conductores.

Y por último a mi futura esposa Ruth que con su palabra de aliento siempre estuvo presente en los momentos difíciles ayudándome a mantener la confianza de seguir adelante.

El autor

## **PRESENTACIÓN**

Señores miembros del Jurado, presento ante ustedes la Tesis titulada Gestión municipal y seguridad vial del servicio rural de la provincia de Calca 2018, con la finalidad de determinar el grado de influencia entre la Gestión Municipal y la seguridad vial del servicio rural de la Provincia de calca.

El presente trabajo de investigación se presente en cumplimiento del Reglamento de Grados y Títulos de la Universidad César Vallejo, para obtener el Grado Académico de Maestro en Gestión Pública.

Esperando cumplir con los requisitos de aprobación.

El autor

## ÍNDICE

|  |                                      |
|--|--------------------------------------|
| PÁGINA DEL JURADO .....                  | ii                                   |
| DEDICATORIA.....                         | iii                                  |
| AGRADECIMIENTO.....                      | iv                                   |
| DECLARATORIA DE AUTENTICIDAD .....       | <b>¡Error! Marcador no definido.</b> |
| PRESENTACIÓN .....                       | vi                                   |
| ÍNDICE .....                             | vii                                  |
| RESUMEN .....                            | ix                                   |
| ABSTRACT .....                           | x                                    |
| I. INTRODUCCION .....                    | 11                                   |
| 1.1. Realidad problemática.....          | 11                                   |
| 1.2. Trabajos previos.....               | 12                                   |
| 1.3. Teorías relacionadas al tema .....  | 13                                   |
| 1.4. Formulación del problema .....      | 17                                   |
| 1.4.1. Problema General .....            | 17                                   |
| 1.4.2. Problemas Específicos.....        | 17                                   |
| 1.5. Justificación del estudio.....      | 18                                   |
| 1.6. Hipótesis.....                      | 18                                   |
| 1.6.1. Hipótesis General.....            | 18                                   |
| 1.6.2. Hipótesis Específicas .....       | 18                                   |
| 1.7. Objetivos .....                     | 19                                   |
| 1.7.1. Objetivo General .....            | 19                                   |
| 1.7.2. Objetivos Específicos .....       | 19                                   |
| II. MÉTODO.....                          | 20                                   |
| 2.1. Diseño de investigación.....        | 20                                   |
| 2.2. Variables, Operacionalización ..... | 21                                   |

|  |    |
|--|----|
| 2.2.1. Variables de estudio .....  | 21 |
| 2.2.2. Operacionalización de variables.....  | 21 |
| 2.3. Población y muestra .....   | 22 |
| 2.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos, validez y confiabilidad .... | 22 |
| 2.4.1. Técnicas e instrumentos.....  | 22 |
| 2.4.2. Validez y confiabilidad.....  | 22 |
| 2.5. Métodos de análisis de datos .....  | 24 |
| III. RESULTADOS .....  | 25 |
| IV. DISCUSIÓN .....  | 40 |
| V. CONCLUSIONES .....  | 42 |
| VI. RECOMENDACIONES .....  | 43 |
| VII. REFERENCIAS .....   | 44 |
| ANEXOS .....   | 46 |

## RESUMEN

El presente trabajo de tesis se desarrolló con el objetivo de determinar el grado de relación entre la Gestión Municipal en seguridad vial y los factores que ocasionan los accidentes de tránsito por parte de los transportistas del servicio rural de la ciudad de Calca, siendo el trabajo un estudio con diseño descriptivo correlacional en el que se empleó una población, constituida por los conductores de servicio de transporte rural y urbano de la provincia de Calca en un número aproximado de 500, de los cuales se obtuvo una muestra no aleatoria de 64 conductores.

Para la recolección de datos de la investigación se empleó la técnica de la encuesta y dos instrumentos que son Cuestionario Gestión municipal en seguridad vial y Cuestionario sobre Factores que ocasionan los accidentes vehiculares.

Los resultados muestran que un nivel de significancia del  $\alpha: 5\% = 0.05$ , se confirma que existe correlación entre las variables Gestión municipal y Seguridad Vial del servicio Rural, según el estadístico de prueba para un estudio no paramétrico Rho de Spearman, cuyo coeficiente de correlación alcanza el valor de 0,675, valor que muestra una asociación moderada y directa entre dichas variables.

**Palabras Clave:** Gestión municipal, seguridad vial



## **ABSTRACT**

The present thesis work was developed with the objective of determining the degree of relationship between the Municipal Management in road safety and the factors that occasion the traffic accidents by the transporters of the rural service of the city of Calca, being the work a study with correlational descriptive design in which a population was used, constituted by drivers of rural and urban transport service in the province of Calca in an approximate number of 500, of which a non-random sample of 64 drivers was obtained.

For the collection of research data the survey technique was used and two instruments that are questionnaire Municipal management in road safety Questionnaire on Factors that cause vehicular accidents

The results show that a level of significance of  $\alpha: 5\% = 0.05$ , confirms that there is a correlation between the variables Municipal management and Road Safety of the Rural service, according to the test statistic for a nonparametric study Rho de Spearman, whose coefficient of correlation reaches the value of 0.675, a value that shows a moderate and direct association between these variables

**Keywords:** Municipal management, road safety

## **I. INTRODUCCION**

### **1.1. Realidad problemática**

Los accidentes de tránsito rural es el problema muy frecuente que hoy en día presenta en nuestro Municipio de la provincia de Calca, que consiste en los diferentes tipos o causas que ocasionan los accidentes de tránsito en los cuales principalmente se inician con la falta de responsabilidad y cultura de educación vial en las personas.

No podemos olvidar que el problema de la inseguridad vial en nuestro país se ha ido constituyendo en un tema que suscita el interés nacional, debido al gran número de accidentes de tránsito, que ocasionan un sinnúmero de problemas a las familias que las padecen, problemas de orden económico, familiar y social, y dada la complejidad de la situación, en la que se requiere un abordaje integral, da la impresión que es poco lo que avanza.

Es así que una mejora en la seguridad del transporte público y en particular del transporte rural, requiere de un programa primero de educación vial y ello se logra a través de una educación formal y también a través de una educación continua, en la que el fortalecimiento de los valores es un tema de singular importancia, pues solo así que ha de lograr un cambio profundo y duradero en el comportamiento de los actores que intervienen en los accidentes de tránsito, pues si bien es cierto existe accidentes que ocurren de manera fortuita, las estadísticas muestran que la gran mayoría de ellos involucran un grado mayor de negligencia o responsabilidad por parte de los conductores.

Existe un gran porcentaje de ciudadanos que no se comprometen a respetar las normas de tránsito rural en la provincia de Calca exponiendo sus vidas a un peligro muy alto.

Los habitantes de nuestro Municipio de Calca son los principales protagonistas de estos accidentes por su falta de compromiso y su irresponsabilidad o también por desconocimiento de las normas de tránsito.

Los habitantes de la municipalidad de calca deben tener conciencia que el desconocimiento de las reglas de transito podría generar accidentes y ocasionando problemas que a la postra sea muy perjudicial para ellos.

## 1.2. Trabajos previos

**Guzmán-Valdiviezo (2014)**, desarrolla la investigación titulada Análisis de seguridad vial de las zonas de cuatro tramos de la carretera IIRSA Norte, investigación que tuvo como propósito realizar un análisis acerca de los accidentes de tránsito que se suscitan en la carretera IIRSA Norte. Investigación sustentada en la Universidad de Piura, Perú.

A partir de la información procesada y recolectada con la ayuda de los entes involucrados en una serie de accidentes y eventualidades que se desarrollaron en la carretera en mención se tiene que las estadísticas reflejas que existe una alta tasa de accidentes de tránsito de tipo atropellos, es decir la participación del peatón en los accidentes de tránsito es grande. Asimismo, se determinó que en las zonas rurales los accidentes mayormente ocurren por despiste o volcaduras, y entre las causales que mayor presencia tienen son los accidentes provocados por el cansancio del conductor, asimismo se determinó que la presencia de vehículos menores como son las motos, motos-taxis, en la carretera aumenta de manera drástica el número de accidentes de tránsito.

**Cuadros (2016)** La política de seguridad vial y la incidencia en la mortalidad vial en el valle del cauca en el periodo 2012-2015. un estudio de caso, investigación que tuvo como propósito realizar un análisis de la incidencia de la política pública de seguridad vial en la mortalidad por accidentes de tránsito en el departamento del Valle del Cauca en el periodo 2012-2015. La investigación fue de tipo descriptivo observacional.

Entre las conclusiones a las que se arribaron en la investigación se tiene que si bien e Plan existe en documentos es también cierto que el grado en el que se vienen aplicado es muy incipiente, y ello en mucho casos se debe a la poca conciencia que se tiene del problema que deviene tras un accidente de tránsito, más aun sabiendo que la siniestralidad vial en las carreteras y zonas rurales se puede prevenir de manera importantes a través de estrategias integrales expresadas en leyes y sobre todo implementadas en la práctica, con el concurso de la educación que es el vehículo que se encarga de darle sostenibilidad a cualquier proyecto de esta índole.

Finalmente se aprecia que el departamento del Valle del Cauca a presentado dificultades en materia de administración de una adecuada política pública en materia de seguridad vial, y ello fundamentalmente por la falta de planificación territorial frente al crecimiento rural.

Dextre (2010) seguridad vial: la necesidad de un nuevo marco teórico investigación que tuvo por propósito analizar el impacto que producen los siniestros de tránsito en la vida cotidiana de las personas (cómo generan un factor de exclusión para las personas que, producto de un siniestro, quedan con una discapacidad permanente); por otro lado, se persigue analizar y criticar las medidas de seguridad vial que solo atacan los síntomas del problema, pero no el origen de los mismos; finalmente, analizar la necesidad de un nuevo marco teórico bajo un enfoque sistémico. Investigación presentada en la Universidad de Barcelona en la que se llega entre otras a las siguientes conclusiones:

Los accidentes de tránsito constituyen un factor de inequidad en la vida urbana, pues castigan en mayor medida a los usuarios más vulnerables de la sociedad. Además, la mayor cantidad de muertos en Lima corresponde a peatones que circulan por las zonas periféricas de la ciudad, en donde el diseño de la infraestructura y los sistemas de control no están pensados para facilitar su circulación. Por lo tanto, existe una relación entre el diseño de la ciudad y sus sistemas de control de tráfico con la ocurrencia de accidentes.

### **1.3. Teorías relacionadas al tema**

#### **Gestión Municipal en seguridad vial**

El Consejo Nacional de Seguridad Vial, como entidad eminentemente coordinadora de las estrategias, medidas, objetivos y acciones de seguridad Vial, concibe la gestión interinstitucional como un proceso y mecanismo de articulación de propuestas y acciones afirmativas entre las entidades del estado y los ciudadanos. La gestión interinstitucional es concebida como participativa, multifactorial, eficiente, eficaz y destinada a expresar los derechos de los ciudadanos. Se define la seguridad Vial como un proceso integral donde se articulan y ejecutan, políticas, estrategias, normas, procedimientos y actividades, con la finalidad de proteger a los usuarios del

sistema de tránsito y su medio ambiente, en un marco de respeto a sus derechos fundamentales<sup>4</sup>.

La gestión interinstitucional del sistema de seguridad vial comprende las coordinaciones intergubernamentales e intersectoriales en el marco de una gestión pública efectiva orientada a reducir significativamente los accidentes y el número las víctimas que genera el tránsito en nuestro territorio nacional que impactan negativamente en la capacidad esencial humana de tener una vida larga, saludable y otras esferas del Desarrollo Humano como la seguridad y garantías de los derechos humanos.

### **Marco Institucional**

Conforme a lo establecido en la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, Ley N° 27181 las autoridades competentes en transporte y tránsito terrestre y sus respectivas competencias normativa, de gestión y de fiscalización son: el Ministerio de Transportes y Comunicaciones; los Gobiernos Regionales; las Municipalidades Provinciales; las Municipalidades Distritales; la Policía Nacional del Perú; y el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual - INDECOPI.

En este componente describiremos los alcances y límites de la forma como se organiza el Estado para cumplir con el objetivo de reducir las tasas de mortalidad, morbilidad y siniestralidad. Los principales actores vinculados en la instrumentalización de políticas, normas, en materia de Seguridad Vial son: el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el Consejo Nacional de Seguridad Vial, el Ministerio de Salud, la Policía Nacional del Perú, el Ministerio de Educación, Gobierno Regional, la Superintendencia Nacional de Registros Públicos – SUNARP, la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías – SUTRAN, la Dirección General de Transporte Terrestre – DGTT.

### **Marco Normativo**

La normativa en seguridad vial que se describe a continuación, es de orden legal y reglamentario, es decir, en el caso de los preceptos legales analizados se consideran aspectos relacionados con la organización de la estructura administrativa del Poder Ejecutivo, la organización y competencias de las

municipalidades, el establecimiento del sistema de licencias de conducir por puntajes y la regulación de las escuelas de conductores.

En el ámbito reglamentario, considera las disposiciones normativas dictadas por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC) que contienen las directrices de aspectos relacionados con la institucionalidad de la seguridad vial; las licencias de conducir; la regulación del comportamiento de los usuarios de las vías, sean peatones, conductores o pasajeros, así como el sistema de sanciones y los elementos de seguridad y condiciones de operación de los vehículos motorizados y no motorizados, entre otros.

- Ley N° 29158 Orgánica del Poder Ejecutivo

Esta Ley establece los principios y las normas básicas de organización, competencias y funciones del Poder Ejecutivo, como parte del Gobierno Nacional; las funciones, atribuciones y facultades legales del Presidente de la República y del Consejo de Ministros; las relaciones entre el Poder Ejecutivo y los Gobiernos Regionales y Locales; la naturaleza y requisitos de creación de Entidades Públicas y los Sistemas Administrativos que orientan la función pública, en el marco de la Constitución Política del Perú y la Ley de Bases de la Descentralización. El Título IV relativo a las Entidades Públicas del Poder Ejecutivo, distingue lo que denomina los “Organismos Públicos”, que son entidades desconcentradas del Poder Ejecutivo, con personería jurídica de Derecho Público y que tienen competencias de alcance nacional. Sin embargo, no existe ningún artículo en esta ley que se refiera a los Consejos, que son, precisamente el tipo de entidad al que pertenece el Consejo Nacional de Seguridad Vial.

- Ley N° 27972 Orgánica de Municipalidades

En esta ley en que regula acerca de las funciones de los gobiernos locales se aborda al tema del transporte y lo concerniente a la seguridad vial, para lo cual las municipalidades del Perú tienen ciertas funciones y competencias que les dan autonomía para ejercer una gestión local en lo que refiere al transporte en su localidad, es así que se tiene funciones normativas que permiten regular y planificar el transporte de todo tipo en su jurisdicción, siempre en conformidad y concordancia con las leyes de ámbito nacional, asimismo una de las funciones que le atribuye la ley tiene que ver con la

capacidad para organizar , dar sostenibilidad a los sistemas de señalización que se presentan a lo largo de las vías de comunicación de su jurisdicción, desarrollando campañas de seguridad vial que permitan evitar los accidentes de tránsito.

La gestión municipal tiene por ende una serie de funciones entre las que se puede destacar de acuerdo a su organización como sigue.

#### Competencias Normativas

Acciones destinadas a promover la seguridad como son emitir normas que ayuden a implementación de normas nacionales y regionales, jerarquizar la red vial y administrar procesos que de ella se deriven (Ley 27181, 1999)

#### Competencias de gestión

Acciones destinadas a implementar registros que los reglamentos nacionales de transporte establezcan, así como a construir y dar mantenimiento a la infraestructura vial bajo su jurisdicción, (Ley 27181, 1999)

#### Competencias de fiscalización

Acciones que permitan supervisar, detectar infracciones e imponer sanciones por incumplimiento de los dispositivos legales vinculados al transporte y al tránsito terrestre (Ley 27181, 1999)

### **Seguridad Vial**

La seguridad vial es un proceso integral donde se articulan y ejecutan políticas, estrategias, normas, procedimientos y actividades, que tiene por finalidad proteger a los usuarios del sistema de tránsito y su medio ambiente, en el marco del respeto a sus derechos fundamentales

Asimismo, la seguridad vial contempla los procesos de implementación de políticas públicas locales, a través de la participación social, la gestión local en seguridad vial, la descentralización e ingeniería, entre otros. De manera que es necesario describir cada uno de los componentes de la seguridad vial para identificar y proponer estrategias que implican la participación multisectorial. A continuación, mencionamos las más pertinentes a desarrollar desde cada sector:

Programas educativos en seguridad vial al interior del sistema educativo nacional orientado al desarrollo de contenidos relacionados con la seguridad vial, para promover la formación de niños, niñas y adolescentes (abarcando a

quienes presentan necesidades educativas especiales) en conocimientos, hábitos y actitudes que apuntan a la formación de la conciencia ciudadana, autónoma y responsable

Normatividad y aplicación en el sistema de tránsito que establece los lineamientos generales para organizar y reglamentar el transporte y tránsito terrestre a escala nacional.

Infraestructura e ingeniería vial diseño, planificación e implementación de proyectos viales y su mantenimiento (aceras, rampas, puentes peatonales, pasos peatonales, ciclovías, carreteras, etc.). Su gestión ante las autoridades competentes (gobiernos regionales, municipios provinciales y distritales) debe responder a las necesidades de los usuarios del sistema de tránsito, y su relación con los espacios por donde se movilizan, considerando el tránsito vial de niños y niñas, adultos mayores y personas con discapacidad.

Campañas de formación y acreditación de postulantes a conductores cuya implementación considera la participación de instituciones públicas, como los gobiernos regionales, para desarrollar acciones certificadas de formación y acreditación de postulantes a conductores.

Producción de políticas públicas locales, referidas a las especificidades geográficas, poblacionales, climáticas, culturales, recursos locales en la formulación y gestión de políticas, que garanticen la efectividad de las intervenciones y comportamientos de los usuarios de una localidad determinada.

#### **1.4. Formulación del problema**

##### **1.4.1. Problema General**

¿Cuál es la relación entre la Gestión Municipal en seguridad vial y los factores que ocasionan los accidentes de tránsito por parte de los transportistas del servicio rural de la ciudad de Calca?

##### **1.4.2. Problemas Específicos**

- a) ¿Cuál es la relación entre las competencias normativas de la Gestión Municipal en seguridad vial y la seguridad vial del servicio rural de la provincia de Calca?



- b) ¿Cuál es la relación entre las competencias de gestión de la Gestión Municipal en seguridad vial y la seguridad vial del servicio rural de la provincia de Calca?
- c) ¿Cuál es la relación entre las competencias de fiscalización de la Gestión Municipal en seguridad vial y la seguridad vial del servicio rural de la provincia de Calca?

### **1.5. Justificación del estudio**

La presente investigación se justifica desde el punto de vista teórico por la necesidad de contar con información que muestra la percepción de la población de Calca respecto de la política de seguridad vial en el zona rural que desarrollo la municipalidad provincial de Calca, a fin de contar con elementos necesarios que permitan diseñar mejores estrategias para el transporte rural que se desarrolla en la ciudad de Calca y que se constituye en un problema que es importante afrontar dada la cantidad de accidentes que se suscitan.

Desde el punto de vista práctico el contar con la percepción de la población acerca de cómo se efectúa la gestión municipal en materia de seguridad vial nos proporciona herramientas para poder realizar un seguimiento mas cercano de los efectos que las acciones en este rubro por parte de la municipalidad tengan sobre la población.

### **1.6. Hipótesis**

#### **1.6.1. Hipótesis General**

Existe una relación directa y significativa entre la Gestión Municipal en seguridad vial y los factores que ocasion los accidentes de tránsito por parte de los transportistas del servicio rural de la ciudad de Calca.

#### **1.6.2. Hipótesis Específicas**

- a) Existe relación directa y significativa entre las competencias normativas de la Gestión Municipal en seguridad vial y la seguridad vial del servicio rural de la provincia de Calca

- b) Existe relación directa y significativa entre las competencias de gestión de la Gestión Municipal en seguridad vial y la seguridad vial del servicio rural de la provincia de Calca
- c) Existe relación directa y significativa entre las competencias de fiscalización de la Gestión Municipal en seguridad vial y la seguridad vial del servicio rural de la provincia de Calca.

## **1.7. Objetivos**

### **1.7.1. Objetivo General**

Determinar el grado de relación entre la Gestión Municipal en seguridad vial y los factores que ocasionan los accidentes de tránsito por parte de los transportistas del servicio rural de la ciudad de Calca.

### **1.7.2. Objetivos Específicos**

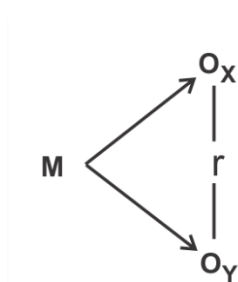
- a) Determinar la relación entre las competencias normativas de la Gestión Municipal en seguridad vial y la seguridad vial del servicio rural de la provincia de Calca
- b) Determinar la relación entre las competencias de gestión de la Gestión Municipal en seguridad vial y la seguridad vial del servicio rural de la provincia de Calca
- c) Determinar la relación entre las competencias de fiscalización de la Gestión Municipal en seguridad vial y la seguridad vial del servicio rural de la provincia de Calca

## II. MÉTODO

### 2.1. Diseño de investigación

La presente investigación asume un diseño no experimental transversal de tipo Descriptivo correlacional, este estudio tiene como finalidad determinar el grado de relación o asociación no causal existente entre dos o más variables. De acuerdo con Bernal (2010) uno de los puntos importantes respecto de la investigación correlacional es examinar la relación entre las variables o sus resultados, sin embargo, los estudios correlacionales si bien es cierto examinan asociaciones, no establecen relaciones causales entre ellas.

El diagrama de este estudio será el siguiente:



Donde:

M: Muestra de estudio

Ox: Gestión municipal

Oy: Seguridad Vial del servicio Rural.

r: Relación entre las variables de estudio

## 2.2. Variables, Operacionalización

### 2.2.1. Variables de estudio

#### Variable de estudio 1: Gestión municipal

De acuerdo con (Ley 27181, 1999) las dimensiones para esta variable son: Competencias Normativas, Competencias de gestión, Competencias de fiscalización.

#### Variable de estudio 2: Seguridad Vial del servicio Rural de la Provincia de Calca

De acuerdo con (Consejo Nacional de Seguridad Vial, 2005) las dimensiones para estas variables son: Uso de alcohol y drogas, Fatiga y sueño, Transgresión de los elementos de señalización vial, Comportamientos alterados y distracciones.

### 2.2.2. Operacionalización de variables

| Variable                                   | Definición operacional   | Dimensiones                   | Indicadores  | Escala de medición |
|--|--|-------------------------------|--|--------------------|
| <b>Gestión municipal en seguridad vial</b> | Conjunto de acciones que tiene como propósito coadyuvar, a partir del control de los procesos que se desarrollan en una organización, con la eficacia y eficiencia de la misma (Ley 27181, 1999) | Competencias Normativas       | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Emisión de normas y disposiciones que faciliten el cumplimiento de normas nacionales</li> <li>• Jerarquización de la red vial de su jurisdicción</li> </ul>   | Escala Ordinal     |
|  |  | Competencias de gestión       | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gestión de permisos o autorizaciones en vías de su competencia o jurisdicción</li> <li>• Administración de recursos recaudados en materia de administración vial</li> <li>• Mantenimiento y mejora de la infraestructura vial bajo su jurisdicción</li> </ul> |                    |
|  |  | Competencias de fiscalización | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Detección de infracciones a la seguridad vial</li> <li>• Establecimiento de sanciones por incumplimiento de</li> </ul>  |                    |

| dispositivos legales                      |                        |  |  |                    |
|---|------------------------|--|--|--------------------|
| Variable                                  | Definición operacional | Dimensiones  | Indicadores  | Escala de medición |
| <b>Seguridad Vial del servicio Rural.</b> |                        | Uso de alcohol y drogas  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Uso de alcohol cuando se conduce</li> <li>• Uso de drogas durante la conducción de vehículos</li> </ul>   |                    |
|   |                        | Fatiga y sueño   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fatiga por exceso de trabajo</li> <li>• Conducción en condiciones de sueño</li> </ul>   |                    |
|   |                        | Transgresión de los elementos de señalización vial y exceso de velocidad | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Transgresión a la señalización vial</li> <li>• Exceso de velocidad</li> </ul>   | Escala Ordinal     |
|   |                        | Comportamientos alterados y distracciones                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Conducción bajo los efectos de comportamientos alterados</li> <li>• Distracciones por uso de equipos electrónicos</li> <li>• Distracciones causadas por acompañantes</li> </ul> |                    |

### 2.3. Población y muestra

La población está constituida por los funcionarios, trabajadores de la municipalidad distrital de chinchero que hacen la cantidad de 80 para el presente año 2018.

La muestra estuvo constituida por aquellos funcionarios y trabajadores que desearon participar en la investigación, siendo en número de 38.

### 2.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos, validez y confiabilidad

#### 2.4.1. Técnicas e instrumentos

La técnica de recolección de datos usada en el presente estudio será la encuesta.

Para la recolección de los datos se utilizarán dos instrumentos, siendo el primero de ellos El cuestionario sobre Control Interno que consta de 14 ítems y el Cuestionario sobre Gestión Administrativa que consta de 18 ítems.

#### 2.4.2. Validez y confiabilidad

Los instrumentos de recolección de datos en lo que concierne a su validez y confiabilidad fueron validados por expertos en Gestión Pública de la región Cusco, los cuales realizaron las sugerencias correspondientes, que se tomaron en cuenta.

Para el estudio de la confiabilidad del instrumento se usó la técnica de Cronbach como indicador principal de esta, usada en cuestionarios en las que las respuestas no son necesariamente bipolares, sino que se dan en escalas Kaplan, R y Saccuzzo, D (2006).

**TABLA 1 RANGOS PARA INTERPRETACIÓN DEL COEFICIENTE ALPHA DE CRONBACH**

| <b>Rango</b> | <b>Magnitud</b> |
|--------------|-----------------|
| 0.01 a 0.20  | Muy media       |
| 0.21 a 0.40  | Media           |
| 0.41 a 0.60  | Moderada        |
| 0.61 a 0.80  | Alta            |
| 0.81 a 1.00  | Muy alta        |

Para realizar el análisis de confiabilidad se usó el software estadístico IBM SPSS STATISTIC versión 24, los resultados obtenidos son los siguientes:

**TABLA 2 ESTADÍSTICOS DE FIABILIDAD PARA LA VARIABLE GESTIÓN MUNICIPAL**

|                                   | Alfa de Cronbach | N de elementos |
|-----------------------------------|------------------|----------------|
| D1: Competencias Normativas       | 0,786            | 03             |
| D2: Competencias de gestión       | 0,823            | 07             |
| D3: Competencias de fiscalización | 0,745            | 02             |
| Gestión municipal                 | 0,711            | 12             |

FUENTE: Elaboración propia

En la tabla anterior se puede apreciar que los valores obtenidos para el coeficiente Alfa de Cronbach tanto la variable Gestión municipal , así como

para sus dimensiones se ubica por encima de 0,7 lo cual nos permite indicar que la confiabilidad es alta para esta variable y sus dimensiones, por lo tanto se concluye que el instrumento para medir esta variable es confiable.

**TABLA 3 ESTADÍSTICOS DE FIABILIDAD PARA LA VARIABLE SEGURIDAD VIAL DEL SERVICIO RURAL**

|  | Alfa de Cronbach | N de elementos |
|--|------------------|----------------|
| D1: Uso de alcohol y drogas                            | 0,735            | 03             |
| D2: Fatiga y sueño                                     | 0,811            | 03             |
| D3: Transgresión de los elementos de señalización vial | 0,834            | 06             |
| D4: Comportamientos alterados y distracciones          | 0,754            | 06             |
| Seguridad Vial del servicio Rural                      | 0,797            | 18             |

FUENTE: Elaboración propia

En la tabla anterior se puede apreciar que los valores obtenidos para el coeficiente Alfa de Cronbach tanto la variable Seguridad Vial del servicio Rural , así como para sus dimensiones se ubica por encima de 0,7 lo cual nos permite indicar que la confiabilidad es muy alta para esta variable y sus dimensiones, por lo tanto se **concluye que** el instrumento para medir esta variable es confiable.

## 2.5. Métodos de análisis de datos

Para el análisis de datos se hizo uso de técnicas propias de la estadística descriptiva como son Tablas y gráficos estadísticos, asimismo para la prueba de hipótesis se hizo uso de la prueba de independencia estadística Chi Cuadrado de Pearson y la prueba de Correlación Rho de Spearman para datos ordinales.

### III. RESULTADOS

#### 3.1. Descripción.

**TABLA 4 RANGO DE PUNTUACIONES Y VALORACIÓN PARA LA VARIABLE GESTIÓN MUNICIPAL**

| VARIABLE/DIMENSIÓN                | PUNTAJE | VALORACIÓN |
|-----------------------------------|---------|------------|
| D1: Competencias Normativas       | 0-4     | DEFICIENTE |
|                                   | 5-8     | REGULAR    |
|                                   | 9-12    | BUENA      |
| D2: Competencias de gestión       | 0-9     | DEFICIENTE |
|                                   | 10-19   | REGULAR    |
|                                   | 20-28   | BUENA      |
| D3: Competencias de fiscalización | 0-2     | DEFICIENTE |
|                                   | 3-5     | REGULAR    |
|                                   | 6-8     | BUENA      |
| GESTIÓN MUNICIPAL                 | 0-16    | DEFICIENTE |
|                                   | 17-32   | REGULAR    |
|                                   | 33-48   | BUENA      |

**TABLA 5 RANGO DE PUNTUACIONES Y VALORACIÓN PARA LA VARIABLE SEGURIDAD VIAL DEL SERVICIO RURAL**

| VARIABLE/DIMENSIÓN          | PUNTAJE | VALORACIÓN |
|-----------------------------|---------|------------|
| D1: Uso de alcohol y drogas | 0-4     | BAJA       |
|                             | 5-8     | MEDIA      |
|                             | 9-12    | ALTA       |
| D2: Fatiga y sueño          | 0-4     | BAJA       |
|                             | 5-8     | MEDIA      |



|  |       |       |
|--|-------|-------|
|  | 9-12  | ALTA  |
| D3: Transgresión de los elementos de señalización vial | 0-8   | BAJA  |
|  | 9-16  | MEDIA |
|  | 17-24 | ALTA  |
| D4: Comportamientos alterados y distracciones          | 0-8   | BAJA  |
|  | 9-16  | MEDIA |
|  | 17-24 | ALTA  |
| SEGURIDAD VIAL DEL SERVICIO RURAL                      | 0-24  | BAJA  |
|  | 25-48 | MEDIA |
|  | 49-72 | ALTA  |

### 3.2. Resultados descriptivos por variables.

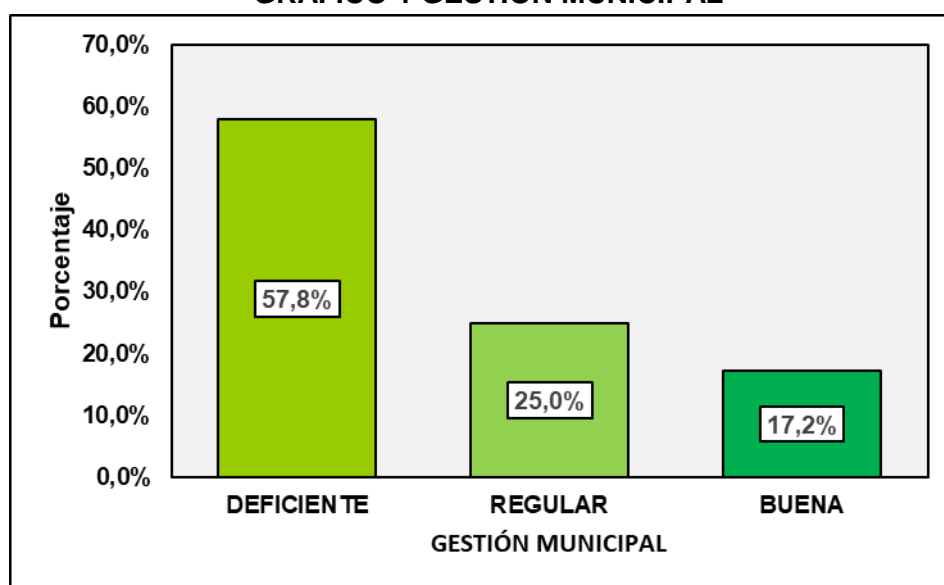
#### 3.2.1. Resultados para Gestión municipal

**TABLA 6 GESTIÓN MUNICIPAL**

|            | Frecuencia | Porcentaje |
|------------|------------|------------|
| DEFICIENTE | 37         | 57,8%      |
| REGULAR    | 16         | 25,0%      |
| BUENA      | 11         | 17,2%      |
| Total      | 64         | 100,0%     |

FUENTE: Elaboración propia

**GRÁFICO 1 GESTIÓN MUNICIPAL**



FUENTE: Elaboración propia

#### **Interpretación y análisis:**

En la tabla y gráfico anteriores se aprecian los resultados para la variable Gestión municipal obtenidas a partir de la muestra de estudio para la presente investigación, en la cual el 57,8% de los encuestados consideran que esta es deficiente, mientras que el 25,8% considera que es regular, el 17,2% que es buena.

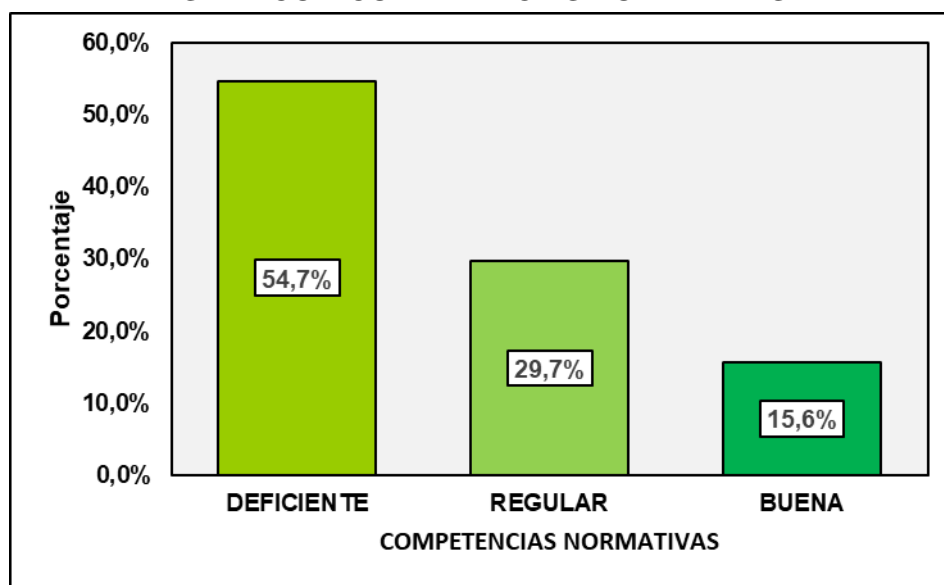
### 3.2.2. Resultados para dimensiones de Gestión municipal

**TABLA 7 COMPETENCIAS NORMATIVAS**

|            | Frecuencia | Porcentaje |
|------------|------------|------------|
| DEFICIENTE | 35         | 54,7%      |
| REGULAR    | 19         | 29,7%      |
| BUENA      | 10         | 15,6%      |
| Total      | 64         | 100,0%     |

FUENTE: Elaboración propia

**GRÁFICO 2 COMPETENCIAS NORMATIVAS**



FUENTE: Elaboración propia

#### **Interpretación y análisis:**

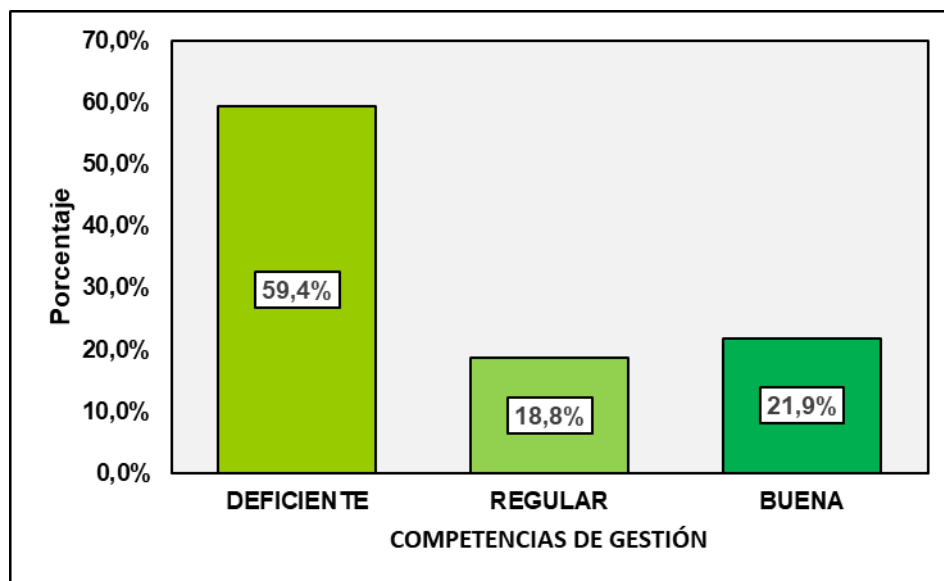
En la tabla y gráfico anteriores se aprecian los resultados para la dimensión Competencias Normativas de la variable Gestión municipal obtenidas a partir de la muestra de estudio para la presente investigación, en la cual el 54,7% de los encuestados consideran que esta es deficiente, mientras que el 29,7% considera que es regular, el 15,6% que es buena.

**TABLA 8 COMPETENCIAS DE GESTIÓN**

|            | Frecuencia | Porcentaje |
|------------|------------|------------|
| DEFICIENTE | 38         | 59,4%      |
| REGULAR    | 12         | 18,8%      |
| BUENA      | 14         | 21,9%      |
| Total      | 64         | 100,0%     |

FUENTE: Elaboración propia

**GRÁFICO 3 COMPETENCIAS DE GESTIÓN**



FUENTE: Elaboración propia

**Interpretación y análisis:**

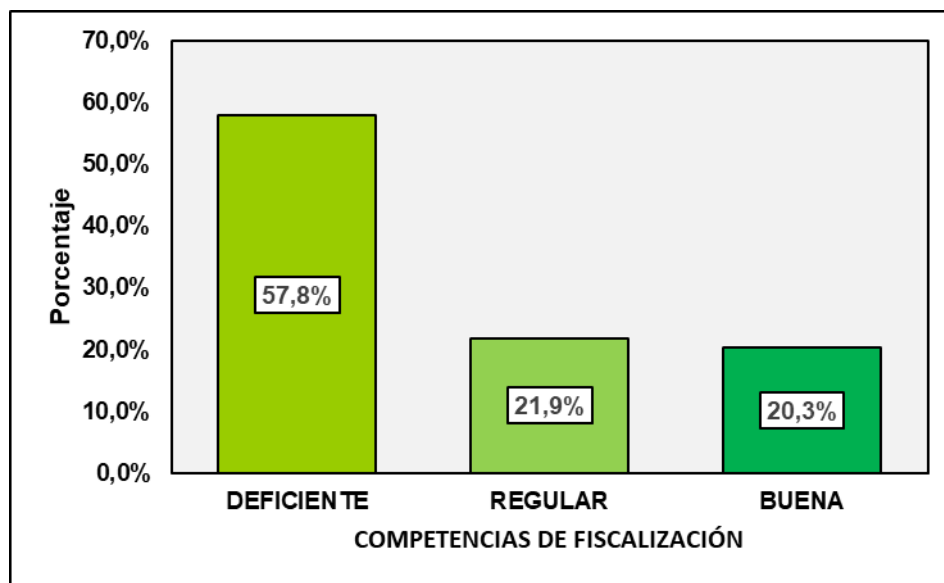
Los resultados para la dimensión Competencias de gestión de la variable Gestión municipal se presentan en la tabla y gráfico anteriores, obtenidos a partir de la muestra de estudio para la presente investigación, en la cual el 59,4% de los encuestados consideran que esta es deficiente, mientras que el 18,8% considera que es regular, el 21,9% que es buena.

**TABLA 9 COMPETENCIAS DE FISCALIZACIÓN**

|            | Frecuencia | Porcentaje |
|------------|------------|------------|
| DEFICIENTE | 37         | 57,8%      |
| REGULAR    | 14         | 21,9%      |
| BUENA      | 13         | 20,3%      |
| Total      | 64         | 100,0%     |

FUENTE: Elaboración propia

**GRÁFICO 4 COMPETENCIAS DE FISCALIZACIÓN**



FUENTE: Elaboración propia

**Interpretación y análisis:**

En la tabla y gráfico anteriores se aprecian los resultados para la dimensión Competencias de fiscalización de la variable Gestión municipal obtenidas a partir de la muestra de estudio para la presente investigación, en la cual el 57,8% de los encuestados consideran que esta es deficiente, mientras que el 21,9% considera que es regular, el 20,3% que es buena.

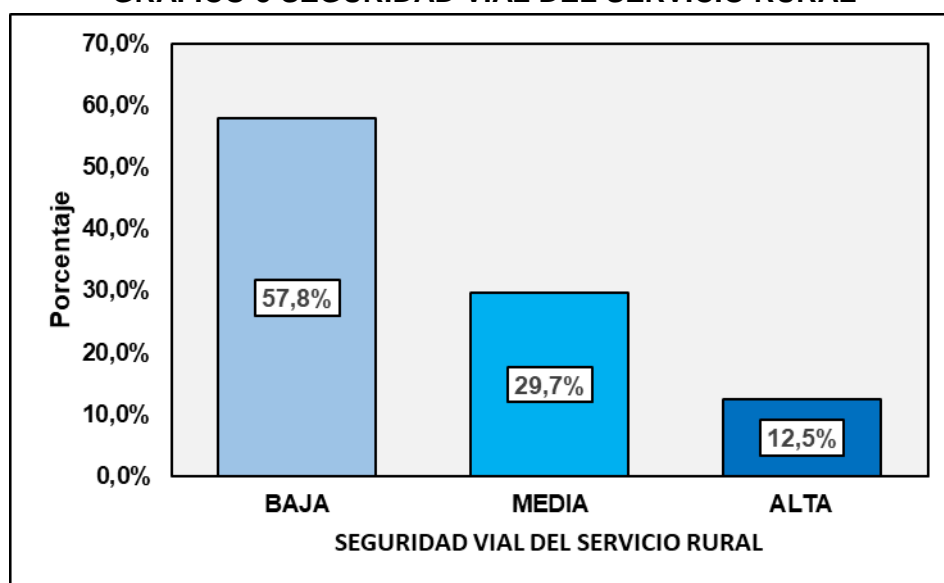
### 3.2.3. Resultados para Seguridad Vial del servicio Rural

**TABLA 10 SEGURIDAD VIAL DEL SERVICIO RURAL**

|       | Frecuencia | Porcentaje |
|-------|------------|------------|
| BAJA  | 37         | 57,8%      |
| MEDIA | 19         | 29,7%      |
| ALTA  | 8          | 12,5%      |
| Total | 64         | 100,0%     |

FUENTE: Elaboración propia

**GRÁFICO 5 SEGURIDAD VIAL DEL SERVICIO RURAL**



FUENTE: Elaboración propia

#### **Interpretación y análisis:**

En la tabla y gráfico anteriores se aprecian los resultados para la variable Seguridad Vial del servicio Rural obtenidas a partir de la muestra de estudio para la presente investigación, en la cual el 57,8% de los encuestados consideran que esta es baja, mientras que el 29,7% considera que es media, el 12,5% que es alta.

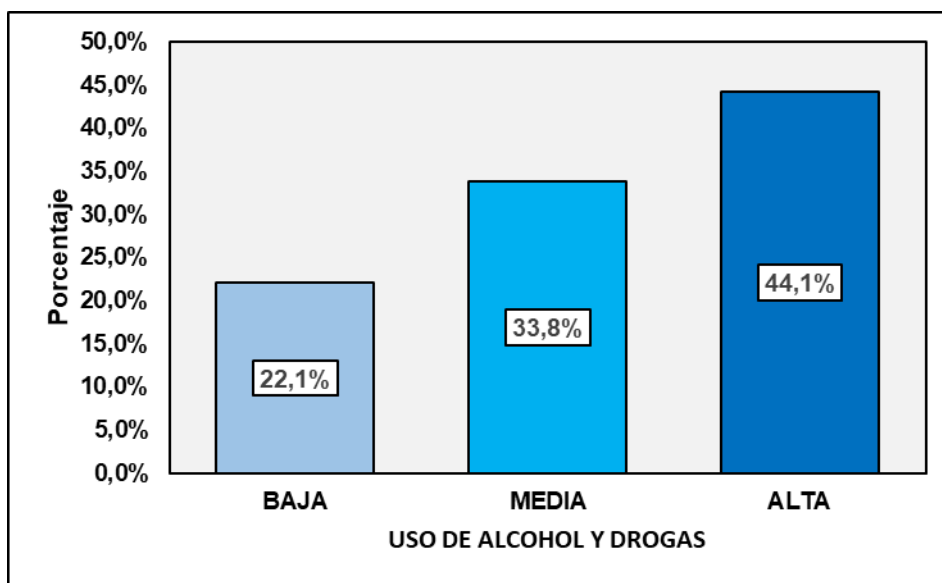
### 3.2.4. Resultados para dimensiones de Seguridad Vial del servicio Rural

**TABLA 11 USO DE ALCOHOL Y DROGAS**

|       | Frecuencia | Porcentaje |
|-------|------------|------------|
| BAJA  | 15         | 22,1%      |
| MEDIA | 23         | 33,8%      |
| ALTA  | 30         | 44,1%      |
| Total | 68         | 100,0%     |

FUENTE: Elaboración propia

**GRÁFICO 6 USO DE ALCOHOL Y DROGAS**



FUENTE: Elaboración propia

#### **Interpretación y análisis:**

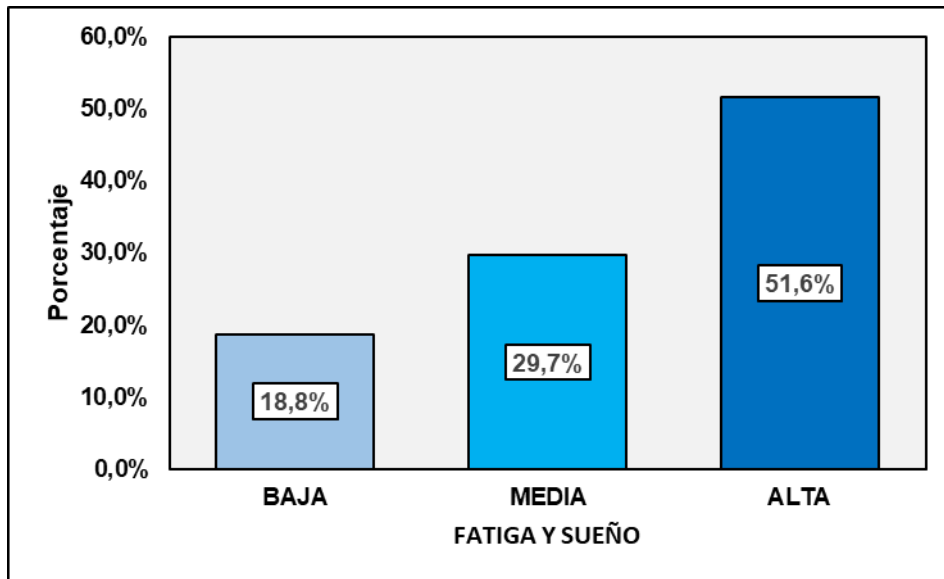
En la tabla y gráfico anteriores se aprecian los resultados para la dimensión Uso de alcohol y drogas de la variable Seguridad Vial del servicio Rural obtenidas a partir de la muestra de estudio para la presente investigación, en la cual el 212,1% de los encuestados consideran que esta es baja, mientras que el 33,8% considera que es media, el 4,1% que es alta.

**TABLA 12 FATIGA Y SUEÑO**

|       | Frecuencia | Porcentaje |
|-------|------------|------------|
| BAJA  | 12         | 18,8%      |
| MEDIA | 19         | 29,7%      |
| ALTA  | 33         | 51,6%      |
| Total | 64         | 100,0%     |

FUENTE: Elaboración propia

**GRÁFICO 7 FATIGA Y SUEÑO**



FUENTE: Elaboración propia

**Interpretación y análisis:**

Los resultados para la dimensión Fatiga y sueño de la variable Seguridad Vial del servicio Rural se presentan en la tabla y gráfico anteriores, obtenidos a partir de la muestra de estudio para la presente investigación, en la cual el 18,8% de los encuestados consideran que esta es baja, mientras que el 29,7% considera que es media, el 51,6% que es alta.

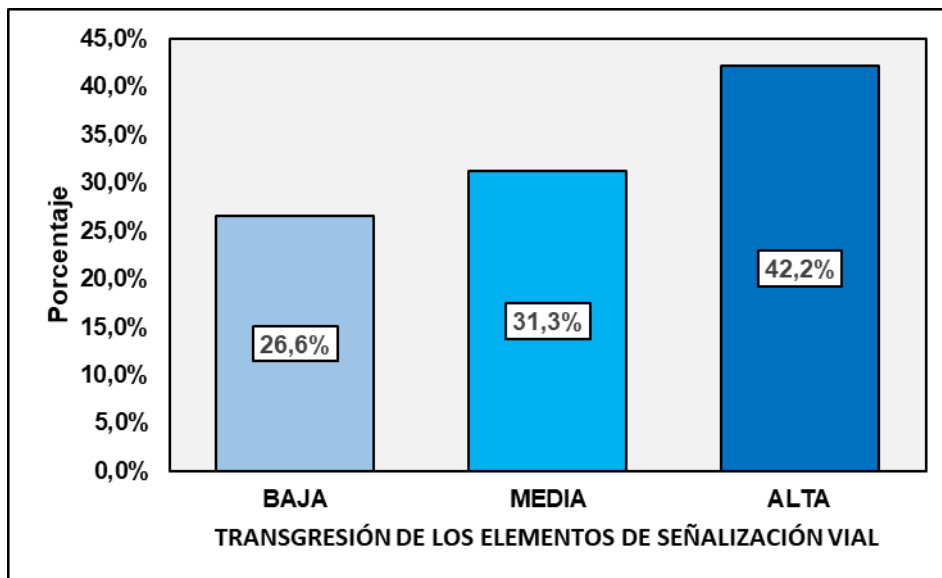


**TABLA 13 TRANSGRESIÓN DE LOS ELEMENTOS DE SEÑALIZACIÓN VIAL**

|       | Frecuencia | Porcentaje |
|-------|------------|------------|
| BAJA  | 17         | 26,6%      |
| MEDIA | 20         | 31,3%      |
| ALTA  | 27         | 42,2%      |
| Total | 64         | 100,0%     |

FUENTE: Elaboración propia

**GRÁFICO 8 TRANSGRESIÓN DE LOS ELEMENTOS DE SEÑALIZACIÓN VIAL**



FUENTE: Elaboración propia

**Interpretación y análisis:**

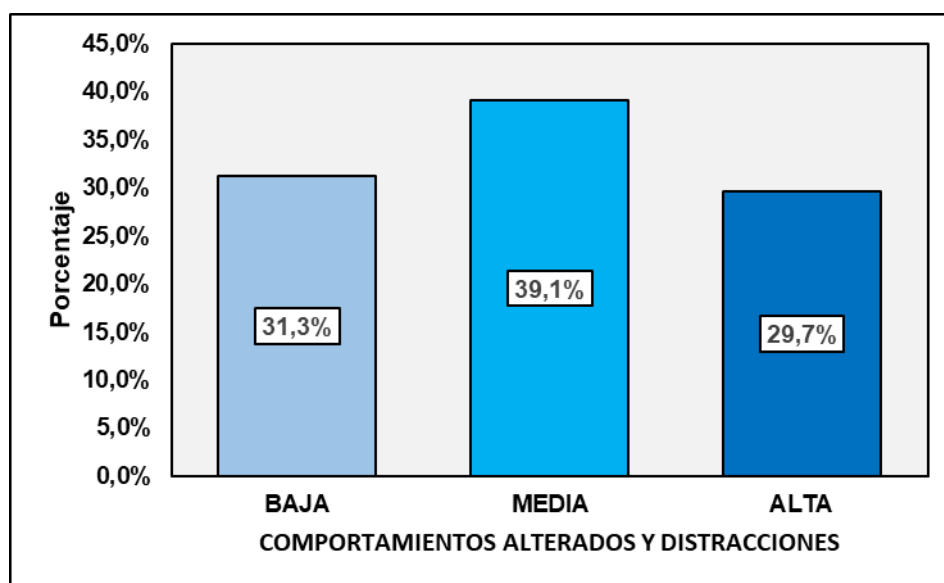
Los resultados para la dimensión Transgresión de los elementos de señalización vial de la variable Seguridad Vial del servicio Rural se presentan en la tabla y gráfico anteriores, obtenidos a partir de la muestra de estudio para la presente investigación, en la cual el 26,6% de los encuestados consideran que esta es baja, mientras que el 31,3% considera que es media, el 42,2% que es alta

**TABLA 14 COMPORTAMIENTOS ALTERADOS Y DISTRACCIONES**

|       | Frecuencia | Porcentaje |
|-------|------------|------------|
| BAJA  | 20         | 31,3%      |
| MEDIA | 25         | 39,1%      |
| ALTA  | 19         | 29,7%      |
| Total | 64         | 100,0%     |

FUENTE: Elaboración propia

**GRÁFICO 9 COMPORTAMIENTOS ALTERADOS Y DISTRACCIONES**



FUENTE: Elaboración propia

**Interpretación y análisis:**

Los resultados para la dimensión Comportamientos alterados y distracciones de la variable Seguridad Vial del servicio Rural se presentan en la tabla y gráfico anteriores, obtenidos a partir de la muestra de estudio para la presente investigación, en la cual el 31,3% de los encuestados consideran que esta es baja, mientras que el 39,1% considera que es media, el 29,7% que es alta

### 3.3. Contraste de hipótesis para correlación entre las variables Gestión municipal y Seguridad Vial del servicio Rural

#### 3.3.1. Prueba de hipótesis

Para probar la hipótesis de correlación entre las Variables de estudio: Gestión municipal y Seguridad Vial del servicio Rural , procederemos primero a realizar una prueba de Independencia Chi cuadrado y seguidamente una prueba de asociación Tau de Kendall

**TABLA 15 >**

|                              | Valor  | df | Significación asintótica (bilateral) |
|------------------------------|--------|----|--------------------------------------|
| Chi-cuadrado de Pearson      | 78,137 | 4  | ,000                                 |
| Razón de verosimilitud       | 88,460 | 4  | ,000                                 |
| Asociación lineal por lineal | 60,528 | 1  | ,000                                 |
| N de casos válidos           | 64     |    |                                      |

#### Interpretación y análisis:

|                          |   |
|--------------------------|---|
| Hipótesis estadísticas   | Ho: Las variables Gestión municipal y Seguridad Vial del servicio Rural son independientes estadísticamente<br>Ha: Las variables Gestión municipal y Seguridad Vial del servicio Rural no son independientes estadísticamente |
| Nivel de significación   | $\alpha = 0,05$   |
| Estadígrafo de contraste | $\chi^2 = \sum \frac{( O - E  - 0,5)^2}{E}$ Valor calculado $\chi^2 = 78,137$   |
| Valor p calculado        | $p = 0,00$  |
| Conclusión               | Como $p < 0,05$ , aceptamos la hipótesis alterna y concluimos que las variables Gestión municipal y Seguridad Vial del servicio Rural no son independientes estadísticamente  |

**TABLA 16 PRUEBA DE CORRELACIÓN DE SPEARMAN**

|                     |                         | Valor | Error estándar asintótico <sup>a</sup> | Aprox. S <sup>b</sup> | Aprox. Sig. |
|---------------------|-------------------------|-------|--|-----------------------|-------------|
| Ordinal por ordinal | Correlación de Spearman | 0,675 | 0,092                                  | 7,204                 | 0,000       |
| N de casos válidos  |                         | 64    |  |                       |             |

### **Interpretación y análisis:**

|                          |  |
|--------------------------|--|
| Hipótesis estadísticas   | Ho: Las variables Gestión municipal y Seguridad Vial del servicio Rural no están correlacionadas   |
|                          | Ha: Las variables Gestión municipal y Seguridad Vial del servicio Rural están correlacionadas  |
| Nivel de significación   | $\alpha = 0,05$  |
| Estadígrafo de contraste | $t = r_s \sqrt{\frac{N-2}{1-r_s^2}}$   |
| Valor p calculado        | $p = 0,00$   |
| Conclusión               | Como $p < 0,05$ , aceptamos la hipótesis alterna y concluimos que las variables Gestión municipal y Seguridad Vial del servicio Rural están correlacionadas. El nivel de correlación es moderado, pues de acuerdo a la tabla anterior el coeficiente de asociación es igual a 0,675. |

### **3.3.2. Prueba de Sub hipótesis**

#### **3.3.2.1. Correlación entre Competencias Normativas y Seguridad Vial del servicio Rural**

**TABLA 17 PRUEBA ASOCIACIÓN CORRELACIÓN DE SPEARMAN ENTRE LA DIMENSIÓN COMPETENCIAS NORMATIVAS Y SEGURIDAD VIAL DEL SERVICIO RURAL**

|                     |                         | Error estándar |                         |                       |             |
|---------------------|-------------------------|----------------|-------------------------|-----------------------|-------------|
|                     |                         | Valor          | asintótico <sup>a</sup> | Aprox. S <sup>b</sup> | Aprox. Sig. |
| Ordinal por ordinal | Correlación de Spearman | 0,535          | 0,105                   | 4,986                 | 0,000       |
| N de casos válidos  |                         | 64             |                         |                       |             |

### **Interpretación y análisis:**

|                        |   |
|------------------------|---|
| Hipótesis estadísticas | Ho: La dimensión Competencias Normativas y la variable Seguridad Vial del servicio Rural no están correlacionadas |
|                        | Ha: La dimensión Competencias Normativas y la variable Seguridad Vial del servicio Rural están correlacionadas    |

|                          |  |
|--------------------------|--|
| Nivel de significación   | $\alpha = 0,05$  |
| Estadígrafo de contraste | $t = r_s \sqrt{\frac{N-2}{1-r_s^2}}$   |
| Valor p calculado        | $p = 0,00$   |
| Conclusión               | Como $p < 0,05$ , aceptamos la hipótesis alterna y concluimos que la dimensión Competencias Normativas y Seguridad Vial del servicio Rural están correlacionadas. El nivel de correlación es moderado, pues de acuerdo a la tabla anterior el coeficiente de asociación es igual a 0,535 |

### 3.3.2.2. Correlación entre Competencias de gestión y Seguridad Vial del servicio Rural

**TABLA 18 PRUEBA ASOCIACIÓN CORRELACIÓN DE SPEARMAN ENTRE LA DIMENSIÓN COMPETENCIAS DE GESTIÓN Y SEGURIDAD VIAL DEL SERVICIO RURAL**

|                     |                         | Error estándar |                         |                       |             |
|---------------------|-------------------------|----------------|-------------------------|-----------------------|-------------|
|                     |                         | Valor          | asintótico <sup>a</sup> | Aprox. S <sup>b</sup> | Aprox. Sig. |
| Ordinal por ordinal | Correlación de Spearman | 0,697          | 0,089                   | 7,654                 | 0,000       |
| N de casos válidos  |                         | 64             |                         |                       |             |

#### **Interpretación y análisis:**

|                          |  |
|--------------------------|--|
| Hipótesis estadísticas   | Ho: La dimensión Competencias de gestión y la variable Seguridad Vial del servicio Rural no están correlacionadas  |
|                          | Ha: La dimensión Competencias de gestión y la variable Seguridad Vial del servicio Rural están correlacionadas   |
| Nivel de significación   | $\alpha = 0,05$  |
| Estadígrafo de contraste | $t = r_s \sqrt{\frac{N-2}{1-r_s^2}}$   |
| Valor p calculado        | $p = 0,00$   |
| Conclusión               | Como $p < 0,05$ , aceptamos la hipótesis alterna y concluimos que la dimensión Competencias de gestión y Seguridad Vial del servicio Rural están correlacionadas. El nivel de correlación es moderado, pues de acuerdo a la tabla anterior el coeficiente de asociación es igual a 0,697 |

### 3.3.2.3. Correlación entre Competencias de fiscalización y Seguridad Vial del servicio Rural

**TABLA 19 PRUEBA ASOCIACIÓN CORRELACIÓN DE SPEARMAN ENTRE LA DIMENSIÓN COMPETENCIAS DE FISCALIZACIÓN Y SEGURIDAD VIAL DEL SERVICIO RURAL**

|                     |                         | Valor | Error estándar<br>asintótico <sup>a</sup> | Aprox. S <sup>b</sup> | Aprox. Sig. |
|---------------------|-------------------------|-------|---|-----------------------|-------------|
| Ordinal por ordinal | Correlación de Spearman | 0,576 | 0,102                                     | 5,548                 | 0,000       |
| N de casos válidos  |                         | 64    |   |                       |             |

#### Interpretación y análisis:

|                          |  |
|--------------------------|--|
| Hipótesis estadísticas   | <p>Ho: La dimensión Competencias de fiscalización y la variable Seguridad Vial del servicio Rural no están correlacionadas</p> <p>Ha: La dimensión Competencias de fiscalización y la variable Seguridad Vial del servicio Rural están correlacionadas</p>                                     |
| Nivel de significación   | $\alpha = 0,05$  |
| Estadígrafo de contraste | $t = r_s \sqrt{\frac{N - 2}{1 - r_s^2}}$   |
| Valor p calculado        | $p = 0,00$   |
| Conclusión               | Como $p < 0,05$ , aceptamos la hipótesis alterna y concluimos que la dimensión Competencias de fiscalización y Seguridad Vial del servicio Rural están correlacionadas. El nivel de correlación es moderado, pues de acuerdo a la tabla anterior el coeficiente de asociación es igual a 0,576 |

#### IV. DISCUSIÓN

A continuación, presentamos la contrastación y discusión de los resultados obtenidos con los antecedentes de estudio, el marco teórico de esta investigación y la aceptación y/o rechazo de las hipótesis del presente estudio

Respecto a la hipótesis general cuyo enunciado es: Existe una relación directa y significativa entre la Gestión Municipal en seguridad vial y los factores que ocasionan los accidentes de tránsito por parte de los transportistas del servicio rural de la ciudad de Calca, podemos afirmar que a la luz de los resultados se verifica esta hipótesis pues de acuerdo a la prueba de hipótesis Chi cuadrado de Pearson dichas variables no son independientes estadísticamente, y de acuerdo al análisis de correlación se obtuvo un valor significativo estadísticamente de 0,675 para el coeficiente de correlación de Rho de Spearman que muestra que existe una relación moderada y directa entre dichas variables.

Al respecto de los resultados obtenidos tenemos que Guzmán- Valdiviezo (2014) muestra que en las zonas rurales los accidentes mayormente ocurren por despiste o volcaduras, y entre las causales que mayor presencia tienen son los accidentes provocados por el cansancio del conductor, asimismo se determinó que la presencia de vehículos menores como son las motos, motos-taxis, en la carretera aumenta de manera drástica el número de accidentes de tránsito, situación que también se observa en la provincia de Calca y ello sucede porque no se le da la debida importancia a la planificación del crecimiento del parque automotor, y mucho menos existe un adecuado control de los vehículos menores, es así que las acciones de fiscalización no son desarrollada con la frecuencia que la necesidad amerita.

Por su parte Cuadros (2016) muestra que muchos de los accidentes de tránsito, pueden evitarse con una adecuada política de seguridad vial, la misma que en nuestra provincia puede ser conducida por la municipalidad provincial de Calca. Finalmente, los resultados de la investigación mostraron que para la gestión municipal en materia de seguridad vial el 57,8% de los encuestados

consideran que esta es deficiente, mientras que el 25,8% considera que es regular, el 17,2% que es buena, en tanto que respecto de la Seguridad Vial del servicio Rural el 57,8% de los encuestados consideran que esta es baja, mientras que el 29,7% considera que es media, el 12,5% que es alta.

Respecto a la correlación entre las dimensiones de las variable gestión municipal y seguridad vial del Servicio Rural, los resultados muestran que existe una correlación moderada y directa entre las mismas, lo cual confirma que la covariación de las variables trasciende hasta las dimensiones de las variables, lo cual muestra que una mejora en la gestión municipal ha de redundar en beneficio de la seguridad vial del Servicio Rural, en diferentes aspectos del mismo, como son las capacitaciones que permitan tomar conciencia del peligro que hay en el uso del alcohol y las drogas, la transgresión de los elementos de señalización vial, así como identificar y valorar el peligro de los comportamientos alterados y distractores al momento e conducir.



## V. CONCLUSIONES

**Primera:** Con un nivel de confianza del 95% = 0.95, y al nivel de significancia del  $\alpha$ : 5% = 0.05, se confirma que, si existe correlación entre las variables Gestión municipal y Seguridad Vial del servicio Rural, según el estadístico de prueba para un estudio no paramétrico Rho de Spearman, cuyo coeficiente de correlación alcanza el valor de 0,675, valor que muestra una asociación moderada y directa entre dichas variables.

**Segunda:** Con un nivel de confianza del 95% = 0.95, y al nivel de significancia del  $\alpha$ : 5% = 0.05, se confirma que si existe correlación entre la dimensión Competencias Normativas de la variable Gestión municipal y la variable Seguridad Vial del servicio Rural , según el estadístico de prueba para un estudio no paramétrico Rho de Spearman, cuyo coeficiente de correlación alcanza el valor de 0,535, valor que muestra una asociación moderada y directa entre dichas variables.

**Tercera:** Con un nivel de confianza del 95% = 0.95, y al nivel de significancia del  $\alpha$ : 5% = 0.05, se confirma que si existe correlación entre la dimensión Competencias de gestión de la variable Gestión municipal y la variable Seguridad Vial del servicio Rural , según el estadístico de prueba para un estudio no paramétrico Rho de Spearman, cuyo coeficiente de correlación alcanza el valor de 0,697, valor que muestra una asociación moderada y directa entre dichas variables.

**Cuarta:** Con un nivel de confianza del 95% = 0.95, y al nivel de significancia del  $\alpha$ : 5% = 0.05, se confirma que si existe correlación entre la dimensión Competencias de fiscalización de la variable Gestión municipal y la variable Seguridad Vial del servicio Rural , según el estadístico de prueba para un estudio no paramétrico Rho de Spearman, cuyo coeficiente de correlación alcanza el valor de 0,576, valor que muestra una asociación moderada y directa entre dichas variables.

## VI. RECOMENDACIONES

**Primera:** Se recomienda a la gerencia de transportes de la Municipalidad de Calca realizar cursos de capacitación a los transportistas de servicio rural, a fin de que puedan dar un mejor servicio, a los usuarios que del servicio rural de transporte.

**Segunda:** Se recomienda al alcalde de la municipalidad de Calca, realizar las gestiones con entidades aliadas a fin que se pueda desarrollar campañas de educación vial tanto para transportistas como para peatones.

**Tercera:** Se recomienda a los pobladores de la provincia de Calca a que puedan involucrarse en forma directa en solución de los problemas que se suscitan en torno a los accidentes de tránsito en la vía rural.

**Cuarta:** La seguridad vial es responsabilidad de todos. Los poderes de la Municipalidad de Calca deben asumir la responsabilidad de crear una normativa que unifique pautas de comportamiento, que tenga capacidad de adaptación ante lo que es una realidad en cambio constante y que sea conocida y comprendida por los ciudadanos.

## VII. REFERENCIAS

- Bernal, C. (2010). *Metodología de la investigación. Administración, economía, humanidades y ciencias sociales*. Bogotá: Pearson.
- Bohigas, O. (2004). *Contra la incontinencia urbana. Reconsideración moral de la arquitectura y la ciudad*. Grupo Editorial Electa. Barcelona.
- Conaset (2003). *Guía para realizar una auditoría de seguridad vial*. Santiago de Chile
- Davis, K., & Newstrom, J. (1991). *Comportamiento Humano en el Trabajo*. México: Mc Graw Hill.
- Dextre, J. C. (2010d). *Nuevos paradigmas en la seguridad vial*. XVI Congreso Panamericano de Ingeniería de Tránsito y Transporte y Logística - Lisboa 2010
- Kumar, R. (2011). *Research Methodology a Step by step guide for beginners*. London: SAGE.
- Miralles, C. (2002). *Ciudad y transporte. El binomio imperfecto*. Barcelona: Ariel..
- Meyr, J., & Allen, N. (1997). *Commitment in the workplace: Theory, research, and application*. Sage.
- Organización Panamericana de la Salud (2007). *Por una mejor seguridad vial en las Américas. Primera semana global de Naciones Unidas sobre seguridad vial*. Whashington D.C
- Peden, M. et al. (2004). *Informe Mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito*. Washintong, D.C.

Perú. Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2010). Análisis de los accidentes de tránsito en la Provincia Constitucional del Callao del año 2006 al 2008. Lima: Secretaría Técnica de Lima y Callao. MTC

Tabasso, C. (2008). Alcohol y volante: alianza trágica (con Dextre, J.C., Tabasso, C., Pirota, M., y Bermúdez, J.). En Vías Humanas. Un enfoque multidisciplinario y humano de la seguridad vial. Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú. Lima.

## **ANEXOS**

**ANEXO 01**

**MATRIZ DE CONSISTENCIA DE LA INVESTIGACIÓN**

**TÍTULO: GESTIÓN MUNICIPAL Y LA SEGURIDAD VIAL DEL SERVICIO RURAL DE LA PROVINCIA DE CALCA 2018**

| <b>PROBLEMA GENERAL</b>   | <b>OBJETIVO GENERAL</b>  | <b>HIPÓTESIS GENERAL</b>  | <b>VARIABLES/<br/>DIMENSIONES</b>  | <b>METODOLOGÍA</b>   |
|---|--|---|--|--|
| ¿Cuál es la relación entre la Gestión Municipal en seguridad vial y los factores que ocasion los accidentes de tránsito por parte de los transportistas del servicio rural de la ciudad de Calca?   | Determinar el grado de relación entre la Gestión Municipal en seguridad vial y los factores que ocasion los accidentes de tránsito por parte de los transportistas del servicio rural de la ciudad de Calca.   | Existe una relación directa y significativa entre la Gestión Municipal en seguridad vial y los factores que ocasion los accidentes de tránsito por parte de los transportistas del servicio rural de la ciudad de Calca   | <b>Variable 1</b><br>Gestión municipal<br><b>Variable 2</b><br>Seguridad Vial del servicio Rural de la Provincia de Calca  | <b>TIPO:</b> Básica<br><b>DISEÑO:</b><br>No experimental<br>Descriptivo Correlacional<br><b>POBLACIÓN</b><br>La población está constituida los conductores de servicio de transporte rural de la provincia de Calca en un número aproximado de 500.  |
| <b>PROBLEMAS ESPECÍFICOS</b>  | <b>OBJETIVOS ESPECÍFICOS</b>   | <b>HIPÓTESIS ESPECÍFICAS</b>  | <b>DIMENSIONES:</b>  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• ¿Cuál es la relación entre las competencias normativas de la Gestión Municipal en seguridad vial y la seguridad vial del servicio rural de la provincia de Calca?</li> <li>• ¿Cuál es la relación entre las competencias de gestión de la Gestión Municipal en seguridad vial y la seguridad vial del servicio rural de la provincia de Calca?</li> <li>• ¿Cuál es la relación entre las competencias de fiscalización de la Gestión Municipal en seguridad vial y la seguridad vial del servicio rural de la provincia de Calca?</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Determinar la relación entre las competencias normativas de la Gestión Municipal en seguridad vial y la seguridad vial del servicio rural de la provincia de Calca</li> <li>• Determinar la relación entre las competencias de gestión de la Gestión Municipal en seguridad vial y la seguridad vial del servicio rural de la provincia de Calca</li> <li>• Determinar la relación entre las competencias de fiscalización de la Gestión Municipal en seguridad vial y la seguridad vial del servicio rural de la provincia de Calca</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Existe relación directa y significativa entre las competencias normativas de la Gestión Municipal en seguridad vial y la seguridad vial del servicio rural de la provincia de Calca</li> <li>• Existe relación directa y significativa entre las competencias de gestión de la Gestión Municipal en seguridad vial y la seguridad vial del servicio rural de la provincia de Calca</li> <li>• Existe relación directa y significativa entre las competencias de fiscalización de la Gestión Municipal en seguridad vial y la seguridad vial del servicio rural de la provincia de Calca</li> </ul> | <b>Variable 1</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Competencias Normativas</li> <li>• Competencias de gestión</li> <li>• Competencias de fiscalización</li> </ul> <b>Variable 2</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Uso de alcohol y drogas</li> <li>• Fatiga y sueño</li> <li>• Transgresión de los elementos de señalización vial</li> <li>• Comportamientos alterados y distracciones</li> </ul> | <b>MUESTRA</b><br>La muestra está constituida por aquellos conductores que pertenecen a la población de estudio y que accedan a participar en la investigación.<br><br><b>TECNICAS E INSTRUMENTOS</b><br>Encuesta<br>Cuestionario Gestión municipal en seguridad vial<br>Cuestionario sobre Factores que ocasionan los accidentes vehiculares.<br><br><b>METODO ANÁLISIS DE DATOS:</b><br>- SPSS versión 23<br>-Excel<br>-Análisis cuantitativo<br>-Tablas y gráficos estadísticos<br>- Prueba de hipótesis. |

**ANEXO 02**  
**MATRIZ DE OPERACIONALIZACION DE LAS VARIABLES**

**TÍTULO: GESTIÓN MUNICIPAL Y SEGURIDAD VIAL DEL SERVICIO RURAL DE LA PROVINCIA DE CALCA 2018**

| VARIABLES  | DIMENSIONES  | INDICADORES  |
|--|--|--|
| <p><b>Gestión municipal en seguridad vial</b><br/>Conjunto de acciones que tiene como propósito coadyuvar, a partir del control de los procesos que se desarrollan en una organización, con la eficacia y eficiencia de la misma (Ley 27181, 1999)</p>   | <p style="text-align: center;"><b>Competencias Normativas</b></p> <p>Acciones destinadas a promover la seguridad como son emitir normas que ayuden a implementación de normas nacionales y regionales, jerarquizar la red vial y administrar procesos que de ella se deriven (Ley 27181, 1999)</p>                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Emisión de normas y disposiciones que faciliten el cumplimiento de normas nacionales</li> <li>• Jerarquización de la red vial de su jurisdicción</li> </ul>   |
|  | <p style="text-align: center;"><b>Competencias de gestión</b></p> <p>Acciones destinadas a implementar registros que los reglamentos nacionales de transporte establezcan, así como a construir y dar mantenimiento a la infraestructura vial bajo su jurisdicción, (Ley 27181, 1999)</p>                                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gestión de permisos o autorizaciones en vías de su competencia o jurisdicción</li> <li>• Administración de recursos recaudados en materia de administración vial</li> <li>• Mantenimiento y mejora de la infraestructura vial bajo su jurisdicción</li> </ul> |
|  | <p style="text-align: center;"><b>Competencias de fiscalización</b></p> <p>Acciones que permitan supervisar, detectar infracciones e imponer sanciones por incumplimiento de los dispositivos legales vinculados al transporte y al tránsito terrestre (Ley 27181, 1999)</p>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Detección de infracciones a la seguridad vial</li> <li>• Establecimiento de sanciones por incumplimiento de dispositivos legales</li> </ul>   |
| <p><b>Seguridad Vial del servicio Rural de la Provincia de Calca</b><br/>Es la disposición y organización de los recursos de un individuo o grupo para obtener los resultados esperados. Pudiera generalizarse como el arte de anticipar participativamente el cambio, con el propósito de</p> | <p style="text-align: center;"><b>Uso de alcohol y drogas</b></p> <p>Uso de alcohol o drogas que afecten principalmente al sistema nervioso, causando trastorno que pueden ocasionar muchas deficiencias en la conducción de vehículos y por consiguiente accidentes con ellos, (Consejo Nacional de Seguridad Vial, 2005)</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Uso de alcohol cuando se conduce</li> <li>• Uso de drogas durante la conducción de vehículos</li> </ul>   |
|  | <p style="text-align: center;"><b>Fatiga y sueño</b></p> <p>Es considerado como el efecto físico que experimenta el cuerpo como reacción</p>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fatiga por exceso de trabajo</li> <li>• Conducción en condiciones de sueño</li> </ul>   |

|  |   |  |
|--|---|--|
| <p>crear permanentemente estrategias que permitan garantizar el futuro deseado de una organización, es una forma de alinear esfuerzos y recursos para alcanzar un fin determinado, Alvarado (2012)</p> | <p>normal a la excesiva actividad, sensorial y psicológica o la cantidad necesaria de horas de sueño y descanso, que hacen que el organismo reaccione de manera lenta y que puede ocasionar accidentes por parte de personas que conducen bajo sus efectos, (Consejo Nacional de Seguridad Vial, 2005).</p>   |  |
|  | <p><b>Transgresión de los elementos de señalización vial y exceso de velocidad</b></p> <p>Inobservancia o transgresiones a los elementos de señalización vial y exceso de los límites de velocidad establecidos para zonas urbanas y en carretera, que pueden ocasionar accidentes de tránsito, (Consejo Nacional de Seguridad Vial, 2005).</p>     | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Transgresión a la señalización vial</li> <li>• Exceso de velocidad</li> </ul>   |
|  | <p><b>Comportamientos alterados y distracciones</b></p> <p>Comportamientos tales como la cólera, irá, frustración entre otros, así como las distracciones provocadas por equipos electrónicos como la radio, el celular, GPS entre otros que pueden ocasionar errores en la conducción de vehículos (Consejo Nacional de Seguridad Vial, 2005).</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Conducción bajo los efectos de comportamientos alterados</li> <li>• Distracciones por uso de equipos electrónicos</li> <li>• Distracciones causadas por acompañantes</li> </ul> |



**ANEXO 03**  
**MATRIZ DEL INSTRUMENTO DE RECOLECCION DE DATOS**

**TÍTULO: GESTIÓN MUNICIPAL EN SEGURIDAD VIAL Y LOS FACTORES QUE OCASIONAN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO POR PARTE DE LOS TRANSPORTISTAS DEL SERVICIO RURAL Y URBANO DE LA PROVINCIA DE CALCA**

**Variable: Gestión municipal en seguridad vial**

| DIMENSIÓN                            | INDICADORES  | PESO | N° DE ITEMS | ITEMS  | CRITERIO DE EVALUACIÓN  |
|--------------------------------------|--|------|-------------|--|---|
| <b>Competencias Normativas</b>       | Emisión de normas y disposiciones que faciliten el cumplimiento de normas nacionales | 25%  | 03          | 1. La municipalidad de su jurisdicción realiza capacitaciones en la normativa del tránsito y transporte vigente<br>2. La municipalidad de su jurisdicción emite normas que faciliten el cumplimiento de normas de alcance nacional en materia de tránsito  | Totalmente en desacuerdo (0)<br>En desacuerdo (1)<br>Ni de acuerdo, ni en desacuerdo (2)<br>De acuerdo (3)<br>Totalmente de acuerdo (4) |
|                                      | Jerarquización de la red vial de su jurisdicción                                     |      |             | 3. En el transporte diario, diría usted que la circulación vehicular por zonas urbanas denota de mucho tráfico   |   |
| <b>Competencias de gestión</b>       | Gestión de permisos o autorizaciones en vías de su competencia o jurisdicción        | 58%  | 07          | 4. La municipalidad da los permisos o autorizaciones para transporte urbano de manera adecuada y ajustada a ley<br>5. La municipalidad da los permisos o autorizaciones para transporte urbano de manera adecuada y ajustada a ley<br>6. La municipalidad da los permisos o autorizaciones para transporte rural de manera adecuada y ajustada a ley |   |
|                                      | Administración de recursos recaudados en materia de administración vial              |      |             | 7. La municipalidad administra los recursos recaudados por conceptos de transporte en forma adecuada<br>8. La municipalidad invierte de manera oportuna en sistemas de señalización de tránsito en su jurisdicción   |   |
|                                      | Mantenimiento y mejora de la infraestructura vial bajo su jurisdicción               |      |             | 9. La gestión municipal realiza el mantenimiento de la infraestructura vial de su jurisdicción<br>10. La gestión municipal realiza mejora y rehabilitación de la infraestructura vial de su jurisdicción   |   |
| <b>Competencias de fiscalización</b> | Detección de infracciones a la seguridad vial  | 17%  | 02          | 11. La supervisión del cumplimiento de los dispositivos legales en material vial por parte de la municipalidad es efectiva   |   |
|                                      | Establecimiento de sanciones por incumplimiento de dispositivos legales              |      |             | 12. La imposición de sanciones por incumplimiento de dispositivos legales en materia de seguridad vial se efectúa de manera correcta   |   |

|         |  |      |    |  |  |
|---------|--|------|----|--|--|
| TOTALES |  | 100% | 12 |  |  |
|---------|--|------|----|--|--|

**Variable: Factores que ocasionan los accidentes vehiculares**

| DIMENSIÓN   | INDICADORES  | PESO        | N° DE ITEMS | ITEMS  | CRITERIO DE EVALUACIÓN  |
|---|--|-------------|-------------|--|---|
| <b>Uso de alcohol y drogas</b>  | Uso de alcohol cuando se conduce                         | 17%         | 03          | 1. Alguna vez condujo bajo los efectos del alcohol   | Nunca (0)<br>Casi nunca (1)<br>Algunas veces (2)<br>Casi siempre (3)<br>Siempre (4) |
|   | Uso de drogas durante la conducción de vehículos         |             |             | 2. Alguna vez condujo bajo los efectos de alguna droga psicoactiva (marihuana, cocaína, por ejemplo)<br>3. Conduce cuando está bajo los efectos de medicación  |   |
| <b>Fatiga y sueño</b>   | Fatiga por exceso de trabajo                             | 17%         | 03          | 4. Se da cuenta de la presencia de nuevas señales de tránsito en una ruta donde viene anejando constantemente<br>5. Alguna vez condujo sin haber descansado lo suficiente  |   |
|   | Conducción en condiciones de sueño                       |             |             | 6. Alguna condujo bajo los efectos del sueño   |   |
| <b>Transgresión de los elementos de señalización vial y exceso de velocidad</b> | Transgresión a la señalización vial                      | 33%         | 06          | 7. Obedece a las señales de tránsito que se encuentran en su vía<br>8. Se equivocó alguna vez a una vez de ruta por no respetar las señales de tránsito<br>9. Alguna vez paso una intersección a pesar de haber visto que el semáforo se encontraba en rojo          |   |
|   | Exceso de velocidad                                      |             |             | 10. Manejó usted a alta velocidad superando los límites de velocidad en una zona residencial<br>11. No se dio cuenta de la presencia de peatones que se encontraban cruzando, al girar hacia una calle<br>12. Conduce a velocidades altas en las noches o madrugadas |   |
| <b>Comportamientos alterados y distracciones</b>                                | Conducción bajo los efectos de comportamientos alterados | 33%         | 06          | 13. Toca la bocina para manifestar su cólera hacia otro conductor de la vía<br>14. Alguna vez condujo bajo los efectos de la cólera o ira  |   |
|   | Distracciones por uso de equipos electrónicos            |             |             | 15. Mientras conduce hace uso de su celular<br>16. Mientras conduce le gusta escuchar la radio u otro equipo de reproducción de música o video   |   |
|   | Distracciones causadas por acompañantes                  |             |             | 17. Alguna vez usted olvido donde dejo el vehículo<br>18. Por encontrarse pensando en otras cosas usted algún ingreso a una ruta contraria   |   |
| <b>TOTALES</b>  |  | <b>100%</b> | <b>18</b>   |  |   |

**ANEXO 04**  
**INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS**

**GESTIÓN MUNICIPAL EN SEGURIDAD VIAL**

INSTRUCCIONES: Estimado conductor de vehículo, lea atentamente los ítems y marque con una X la alternativa que crea más conveniente. Se totalmente sincero para contribuir con la investigación.

| ESCALA DE LIKERT                | VALORACION |
|---------------------------------|------------|
| Totalmente en desacuerdo        | 0          |
| En desacuerdo                   | 1          |
| Ni de acuerdo, ni en desacuerdo | 2          |
| De acuerdo                      | 3          |
| Totalmente de acuerdo           | 4          |

|           |   | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 |
|-----------|---|---|---|---|---|---|
| <b>01</b> | La municipalidad de su jurisdicción realiza capacitaciones en la normativa del tránsito y transporte vigente                        |   |   |   |   |   |
| <b>02</b> | La municipalidad de su jurisdicción emite normas que faciliten el cumplimiento de normas de alcance nacional en materia de tránsito |   |   |   |   |   |
| <b>03</b> | En el transporte diario, diría usted que la circulación vehicular por zonas urbanas denota de mucho tráfico                         |   |   |   |   |   |
| <b>04</b> | La municipalidad da los permisos o autorizaciones para transporte urbano de manera adecuada y ajustada a ley                        |   |   |   |   |   |
| <b>05</b> | La municipalidad da los permisos o autorizaciones para transporte urbano de manera adecuada y ajustada a ley                        |   |   |   |   |   |
| <b>06</b> | La municipalidad da los permisos o autorizaciones para transporte rural de manera adecuada y ajustada a ley                         |   |   |   |   |   |
| <b>07</b> | La municipalidad administra los recursos recaudados por conceptos de transporte en forma adecuada                                   |   |   |   |   |   |
| <b>08</b> | La municipalidad invierte de manera oportuna en sistemas de señalización de tránsito en su jurisdicción                             |   |   |   |   |   |
| <b>09</b> | La gestión municipal realiza el mantenimiento de la infraestructura vial de su jurisdicción   |   |   |   |   |   |
| <b>10</b> | La gestión municipal realiza mejora y rehabilitación de la infraestructura vial de su jurisdicción                                  |   |   |   |   |   |
| <b>11</b> | La supervisión del cumplimiento de los dispositivos legales en material vial por parte de la municipalidad es efectiva              |   |   |   |   |   |
| <b>12</b> | La imposición de sanciones por incumplimiento de dispositivos legales en materia de seguridad vial se efectúa de manera correcta    |   |   |   |   |   |

Gracias por tu colaboración

## FACTORES QUE OCASIONAN LOS ACCIDENTES VEHICULARES

INSTRUCCIONES: Estimado conductor de vehículo, lea atentamente los ítems y marque con una X la alternativa que crea más conveniente. Se totalmente sincero para contribuir con la investigación.

| ESCALA DE LIKERT | VALORACION |
|------------------|------------|
| Nunca            | 0          |
| Casi nunca       | 1          |
| Algunas veces    | 2          |
| Casi siempre     | 3          |
| Siempre          | 4          |

|           |  | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 |
|-----------|--|---|---|---|---|---|
| <b>01</b> | Alguna vez condujo bajo los efectos del alcohol  |   |   |   |   |   |
| <b>02</b> | Alguna vez condujo bajo los efectos de alguna droga psicoactiva (marihuana, cocaína, por ejemplo)          |   |   |   |   |   |
| <b>03</b> | Conduce cuando está bajo los efectos de medicación   |   |   |   |   |   |
| <b>04</b> | Se da cuenta de la presencia de nuevas señales de tránsito en una ruta donde viene anejando constantemente |   |   |   |   |   |
| <b>05</b> | Alguna vez condujo sin haber descansado lo suficiente  |   |   |   |   |   |
| <b>06</b> | Alguna condujo bajo los efectos del sueño  |   |   |   |   |   |
| <b>07</b> | Obedece a las señales de tránsito que se encuentran en su vía  |   |   |   |   |   |
| <b>08</b> | Se equivocó alguna vez a una ves de ruta por no respetar las señales de tránsito                           |   |   |   |   |   |
| <b>09</b> | Alguna vez paso una intersección a pesar de haber visto que el semáforo se encontraba en rojo              |   |   |   |   |   |
| <b>10</b> | Manejó usted a alta velocidad superando los límites de velocidad en una zona residencial                   |   |   |   |   |   |
| <b>11</b> | No se dio cuenta de la presencia de peatones que se encontraban cruzando, al girar hacia una calle         |   |   |   |   |   |
| <b>12</b> | Conduce a velocidades altas en las noches o madrugadas   |   |   |   |   |   |
| <b>13</b> | Toca la bocina para manifestar su cólera hacia otro conductor de la vía                                    |   |   |   |   |   |
| <b>14</b> | Alguna vez condujo bajo los efectos de la cólera o ira   |   |   |   |   |   |
| <b>15</b> | Mientras conduce hace uso de su celular  |   |   |   |   |   |
| <b>16</b> | Mientras conduce le gusta escuchar la radio u otro equipo de reproducción de música o video                |   |   |   |   |   |
| <b>17</b> | Alguna vez usted olvido donde dejo el vehículo   |   |   |   |   |   |
| <b>18</b> | Por encontrarse pensando en otras cosas usted algún ingreso a una ruta contraria                           |   |   |   |   |   |

Gracias por tu colaboración

01



SOLICITA: información y datos estadísticos de la Sub Gerencia de Transito y Viabilidad.

Señor Alcalde de la Municipalidad Provincial de Calca.  
LIC. Guido ÁLVAREZ CHÁVEZ

Yo, Herval OROSCO VIZCARRA identificado con DNI 43694541 con domicilio en el Dist. De San Salvador Comunidad de CCOSCO AYLLU Alumno de la Escuela de Pos grado de la Universidad César Vallejo, me presento a su digno despacho y expongo:

Que en la actualidad me encuentro cursando estudios de Maestría en **Gestión Pública** en la Escuela de Pos grado de la Universidad César Vallejo desarrollando la tesis intitulada "GESTIÓN MUNICIPAL Y SEGURIDAD VIAL DEL SERVICIO RURAL DE LA PROVINCIA DE CALCA 2018", solicito a Ud. Sr. Alcalde se digne disponer a quien corresponda y tenga a bien concederme las facilidades del caso sobre la información requerida de los datos estadísticos de la Sub Gerencia de Transito y Viabilidad.

**Por lo expuesto:**

Ruego a Ud. se sirva acceder a mi solicitud.

\_\_\_\_\_  
CPC. Herval OROSCO VIZCARRA  
DNI. 43694541



SOLICITA: Constancia de aplicación de instrumentos de investigación.

Señor Alcalde de la Municipalidad Provincial de Calca  
LIC. Guido ÁLVAREZ CHÁVEZ

Yo, Herval OROSCO VIZCARRA identificado con DNI 43694541 con domicilio en el Dist. De San Salvador Comunidad de CCOSCO AYLLU Alumno de la Escuela de Pos grado de la Universidad César Vallejo, me presento a su digno despacho y expongo:

Que estando cursando estudios de maestría en Gestión Pública en la Escuela de Pos grado de la Universidad César Vallejo y habiendo aplicado los instrumentos de recolección de datos para el desarrollo de la tesis intitulada "**GESTIÓN MUNICIPAL Y SEGURIDAD VIAL DEL SERVICIO RURAL DE LA PROVINCIA DE CALCA 2018**" solicito a Ud. Sr. Alcalde se digne disponer a quien corresponda tenga a bien concederme la Constancia de aplicación de dichos Instrumentos.

Por lo expuesto ruego a Ud. se sirva acceder a mi petición.

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Herval Orosco Vizcarra', written over a horizontal line.

CPC. Herval OROSCO VIZCARRA  
DNI. 43694541

UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

ESCUELA DE POSTGRADO

VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO

I. DATOS GENERALES

NOMBRE : Br. Herval OROSCO VIZCARRA  
MENCIÓN : Magister en Gestión Pública.  
FECHA : Junio del 2018.

II. OBSERVACIONES EN CUANTO A:

1. FORMA:

.....  
..... *Procedente* .....

2. CONTENIDO:

.....  
..... *Aceptable* .....

3. ESTRUCTURA:

.....  
..... *Adecuada* .....

III. APORTE Y/O SUGERENCIAS:

.....  
..... *Ninguna* .....

IV. LUEGO DE REVISADO EL INSTRUMENTO:

Procede su aplicación

Debe corregirse



Firma

Dr. Rocio Gil Aquino  
DNI: 23863740  
N° de Celular. 984347489

UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO  
 ESCUELA DE POSTGRADO  
**VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO**

**I. DATOS GENERALES**

- 1.1 TÍTULO DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN: **Gestión Municipal y La Seguridad Vial Del Servicio Rural De La Provincia De Calca 2018**  
 1.2 NOMBRE DEL INSTRUMENTO DE EVALUACIÓN: Cuestionario  
 1.3 INVESTIGADOR: Herval OROSCO VIZCARRA/

| COMPONENTE | INDICADORES       | CRITERIOS  | Deficiente | Regular | Bueno   | Muy Bueno | Excelente |
|------------|-------------------|--|------------|---------|---------|-----------|-----------|
|            |                   |  | 0-20 %     | 21-40 % | 41-60 % | 61-80 %   | 81-100%   |
| Forma      | 1.REDACCIÓN       | Los indicadores e ítems están redactados considerando los elementos necesarios |            |         |         | X         |           |
|            | 2.CLARIDAD        | Está formulado con un lenguaje apropiado.                                      |            |         |         | X         |           |
|            | 3.OBJETIVIDAD     | Está expresado en conducta observable.   |            |         |         | X         |           |
| Contenido  | 4.ACTUALIDAD      | Es adecuado al avance de la ciencia y la tecnología.                           |            |         |         | X         |           |
|            | 5.SUFICIENCIA     | Los ítems son adecuados en cantidad y claridad.                                |            |         |         | X         |           |
|            | 6.INTENCIONALIDAD | El instrumento mide en forma pertinente las variables de investigación.        |            |         |         | X         |           |
| Estructura | 7.ORGANIZACIÓN    | Existe una organización lógica.  |            |         |         | X         |           |
|            | 8.CONSISTENCIA    | Se basa en aspectos teóricos científicos de la investigación educativa.        |            |         |         | X         |           |
|            | 9.COHERENCIA      | Existe coherencia entre los ítems, indicadores, dimensiones y variables        |            |         |         | X         |           |
|            | 10.METODOLOGÍA    | La estrategia responde al propósito del diagnóstico.                           |            |         |         | X         |           |

**II. APORTE Y/O SUGERENCIAS:**

..... Bien, Ninguna .....

**III. PROMEDIO DE VALORACIÓN:**

88%

**IV. LUEGO DE REVISADO EL INSTRUMENTO:**

Procede su aplicación  Debe corregirse

Cusco, Junio del 2018

*[Firma manuscrita]*

Firma  
 Dr. Rocío Gil Aguina  
 DNI: 23863740  
 Cel. 984347489.



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

ESCUELA DE POSTGRADO

VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO

I. DATOS GENERALES

NOMBRE : Br. Herval OROSCO VIZCARRA  
MENCION : Magister en Gestión Pública.  
FECHA : Junio del 2018.

II. OBSERVACIONES EN CUANTO A:

1. FORMA:

.....  
..... *Adecuado* .....  
.....

2. CONTENIDO:

.....  
..... *Adecuado* .....  
.....

3. ESTRUCTURA:

.....  
..... *Aceptable* .....  
.....

III. APORTE Y/O SUGERENCIAS:

.....  
..... *Bien. Ninguna* .....  
.....

IV. LUEGO DE REVISADO EL INSTRUMENTO:

Procede su aplicación

Debe corregirse

  
Dr. Ricardo Sánchez Ortiz  
ESPECIALIDAD: ADMINISTRACIÓN EDUCATIVA

Firma  
Dr. Ricardo Sánchez Ortiz  
DNI: 23803533  
N° de Celular. 984614563

**UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO**  
**ESCUELA DE POSTGRADO**  
**VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO**

**I. DATOS GENERALES**

- 1.1 TÍTULO DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN: **Gestión Municipal y La Seguridad Vial Del Servicio Rural De La Provincia De Calca 2018**  
 1.2 NOMBRE DEL INSTRUMENTO DE EVALUACIÓN: Cuestionario  
 1.3 INVESTIGADOR: Herval OROSCO VIZCARRA/

| COMPONENTE | INDICADORES       | CRITERIOS  | Deficiente | Regular | Bueno   | Muy Bueno | Excelente |
|------------|-------------------|--|------------|---------|---------|-----------|-----------|
|            |                   |  | 0-20 %     | 21-40 % | 41-60 % | 61-80 %   | 81-100%   |
| Forma      | 1.REDACCIÓN       | Los indicadores e ítems están redactados considerando los elementos necesarios |            |         |         | ✓         |           |
|            | 2.CLARIDAD        | Está formulado con un lenguaje apropiado.                                      |            |         |         | ✓         |           |
|            | 3.OBJETIVIDAD     | Está expresado en conducta observable.   |            |         |         | ✓         |           |
| Contenido  | 4.ACTUALIDAD      | Es adecuado al avance de la ciencia y la tecnología.                           |            |         |         | ✓         |           |
|            | 5.SUFICIENCIA     | Los ítems son adecuados en cantidad y claridad.                                |            |         |         | ✓         |           |
|            | 6.INTENCIONALIDAD | El instrumento mide en forma pertinente las variables de investigación.        |            |         |         | ✓         |           |
| Estructura | 7.ORGANIZACIÓN    | Existe una organización lógica.  |            |         |         | ✓         |           |
|            | 8.CONSISTENCIA    | Se basa en aspectos teóricos científicos de la investigación educativa.        |            |         |         | ✓         |           |
|            | 9.COHERENCIA      | Existe coherencia entre los ítems, indicadores, dimensiones y variables        |            |         |         | ✓         |           |
|            | 10.METODOLOGÍA    | La estrategia responde al propósito del diagnóstico.                           |            |         |         | ✓         |           |

**II. APORTE Y/O SUGERENCIAS:**

.....  
 Ninguna  
 .....

**III. PROMEDIO DE VALORACIÓN:**

80%

**IV. LUEGO DE REVISADO EL INSTRUMENTO:**

Procede su aplicación

Debe corregirse

Cusco, Junio del 2018

*Dr. Ricardo Sánchez Ortiz*  
 ESPECIALIDAD: ADMINISTRACIÓN EDUCATIVA

Firma

Dr. Ricardo Sánchez Ortiz

DNI: 23805533

UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

ESCUELA DE POSTGRADO

VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO

I. DATOS GENERALES

NOMBRE : Br. Herval OROSCO VIZCARRA  
MENCIÓN : Magister en Gestión Pública.  
FECHA : Junio del 2018.

II. OBSERVACIONES EN CUANTO A:

1. FORMA:

.....  
..... *Adecuada* .....  
.....

2. CONTENIDO:

.....  
..... *Aceptable* .....  
.....

3. ESTRUCTURA:

.....  
..... *Adecuada* .....  
.....

III. APORTE Y/O SUGERENCIAS:

.....  
..... *Ninguna* .....  
.....

IV. LUEGO DE REVISADO EL INSTRUMENTO:

Procede su aplicación

Debe corregirse

*W. Campana Morro*  
.....  
Dr. Waldo Enrique Campana Morro  
ESPECIALIDAD GESTIÓN PÚBLICA

Firma

Dr. Waldo Campana Morro  
DNI: 23433923  
N° de Celular. 984648727

UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO  
 ESCUELA DE POSTGRADO  
**VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO**

**I. DATOS GENERALES**

- 1.1 TÍTULO DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN: **Gestión Municipal y La Seguridad Vial Del Servicio Rural De La Provincia De Caica 2018**
- 1.2 NOMBRE DEL INSTRUMENTO DE EVALUACIÓN: Cuestionario
- 1.3 INVESTIGADOR: Herval OROSCO VIZCARRA/

| COMPONENTE | INDICADORES        | CRITERIOS  | Deficiente | Regular | Bueno   | Muy Bueno | Excelente |
|------------|--------------------|--|------------|---------|---------|-----------|-----------|
|            |                    |  | 0-20 %     | 21-40 % | 41-60 % | 61-80 %   | 81-100%   |
| Forma      | 1. REDACCIÓN       | Los indicadores e ítems están redactados considerando los elementos necesarios |            |         |         | X         |           |
|            | 2. CLARIDAD        | Está formulado con un lenguaje apropiado.                                      |            |         |         | X         |           |
|            | 3. OBJETIVIDAD     | Está expresado en conducta observable.   |            |         |         | X         |           |
| Contenido  | 4. ACTUALIDAD      | Es adecuado al avance de la ciencia y la tecnología.                           |            |         |         | X         |           |
|            | 5. SUFICIENCIA     | Los ítems son adecuados en cantidad y claridad.                                |            |         |         | X         |           |
|            | 6. INTENCIONALIDAD | El instrumento mide en forma pertinente las variables de investigación.        |            |         |         | X         |           |
| Estructura | 7. ORGANIZACIÓN    | Existe una organización lógica.  |            |         |         | X         |           |
|            | 8. CONSISTENCIA    | Se basa en aspectos teóricos científicos de la investigación educativa.        |            |         |         | X         |           |
|            | 9. COHERENCIA      | Existe coherencia entre los ítems, indicadores, dimensiones y variables        |            |         |         | X         |           |
|            | 10. METODOLOGÍA    | La estrategia responde al propósito del diagnóstico.                           |            |         |         | X         |           |

**II. APORTE Y/O SUGERENCIAS:**

.....  
 Ninguna  
 .....

**III. PROMEDIO DE VALORACIÓN:**

80%

**IV. LUEGO DE REVISADO EL INSTRUMENTO:**

Procede su aplicación  Debe corregirse

Cusco, Junio del 2018

  
 Dr. Waldo Enrique Campana Morro  
 ESPECIALIDAD GESTIÓN PÚBLICA

Firma  
 Dr. Waldo Campana Morro  
 DNI: 23933923









## Gestión municipal y seguridad vial del servicio rural de la provincia de Calca 2018

TESIS PARA OBTENER EL GRADO ACADÉMICO DE:  
MAESTRO EN GESTIÓN PÚBLICA

**AUTOR:**

Br. Orosco Vizcarra, Herval

**ASESOR:**

Dr. Hugo Enriquez Romero

**SECCIÓN:**

Ciencias Empresariales

**LÍNEA DE INVESTIGACIÓN**

Planificación y control financiero

| Todas las fuentes                                   |     |
|---|-----|
| Coincidencia 1 de 18                                |     |
| dspace.unitru.edu.pe<br>Fuente de Internet: 3 URL   | 2 % |
| www.sutran.gob.pe<br>Fuente de Internet             | 2 % |
| spij.minjus.gob.pe<br>Fuente de Internet: 4 URL     | 2 % |
| www.oisevi.org<br>Fuente de Internet: 2 URL         | 2 % |
| repositorio.une.edu.pe<br>Fuente de Internet: 4 URL | 2 % |
| www.monografias.com<br>Fuente de Internet: 2 URL    | 2 % |
| Entregado a Universida...<br>Trabajo del estudiante | 2 % |
| www.sat.gob.pe<br>Fuente de Internet: 2 URL         | 2 % |
| cybertesis.uni.edu.pe<br>Fuente de Internet         | 2 % |
| www.saludambiental.u...<br>Fuente de Internet       | 1 % |
| bvs.minsa.gob.pe<br>Fuente de Internet              | 1 % |
| www.administracion.us...<br>Fuente de Internet      | 1 % |
| tesis.ucsm.edu.pe<br>Fuente de Internet: 3 URL      | 1 % |

Excluir fuentes



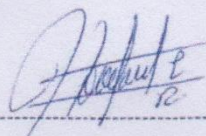
**ACTA DE APROBACIÓN DE ORIGINALIDAD**  
**DE LOS TRABAJOS ACADÉMICOS DE LA UCV**

Yo, Hugo Enríquez Romero, docente de la MAESTRIA EN GESTIÓN PÚBLICA de la Escuela de Posgrado – Trujillo; y revisor del trabajo académico titulado: **GESTIÓN MUNICIPAL Y SEGURIDAD VIAL DEL SERVICIO RURAL DE LA PROVINCIA DE CALCA 2018.**, del estudiante OROSCO VIZCARRA HERVAL, he constatado por medio del uso de la herramienta **turnitin** lo siguiente:

Que el citado trabajo académico tiene un índice de similitud de **13 %** verificable en el **Reporte de Originalidad** del programa turinitin, grado de coincidencia mínimo que convierte el trabajo en aceptable y no constituye plagio, en tanto cumple con todas las normas del uso de citas y referencias establecidas por la **Universidad César Vallejo**.

Trujillo, 30-Julio del 2018.

Atentamente



Dr. Hugo Enriquez Romero

Docente

DNI: 23863530



**ESCUELA DE POSGRADO**  
UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

**AUTORIZACIÓN DE PUBLICACIÓN DE TESIS EN REPOSITORIO INSTITUCIONAL  
UCV**

Yo **HERVAL OROSCO VIZCARRA**, identificado con DNI N° **43694541** egresado del Programa Académico de **MAESTRIA EN GESTION PUBLICA** de la Escuela de Posgrado de la Universidad César Vallejo, autorizo ( X ) , no autorizo ( ) la divulgación y comunicación pública de mi trabajo de investigación titulado **“GESTION MUNICIPAL Y SEGURIDAD VIAL DEL SERVICIO RURAL DE LA PROVINCIA DE CALCA 2018”**; en el Repositorio Institucional de la UCV (<http://repositorio.ucv.edu.pe/>), según lo estipulado en el Decreto Legislativo 822, Ley sobre Derecho de Autor, Art. 23 y Art. 33

Fundamentación en caso de no autorización:

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

FIRMA

DNI: **43694541**



Trujillo, 31 de Julio del 2018