



**UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO**

**ESCUELA DE POSGRADO**

**PROGRAMA ACADÉMICO DE MAESTRÍA EN GESTIÓN  
PÚBLICA**

**“La gestión predial y los proyectos de infraestructura vial,  
desde la perspectiva de la SDV - Provias Nacional-MTC, Lima,  
2020”**

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

Maestro en Gestión Pública

**AUTOR:**

Inga Toledo, Herless Julbrinner (ORCID: 0000-0002-1239-9579)

**ASESOR:**

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

**LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:**

Gestión de políticas públicas

**Lima – Perú**

**2020**

## **Dedicatoria**

A Dios, quien es mi guía y fortaleza en todo este proceso.

A la memoria de mi padre Carlos, cuyo anhelo de verme crecer y que me ha sido de motivación para alcanzar esta meta.

A mi madre María, por siempre estar presente en cada etapa de mi crecimiento.

## **Agradecimiento**

A la Universidad César Vallejo que me brindó la ocasión para poder continuar estudiando de maestría, del cual me llevo una grata experiencia.

También a mi asesor de tesis el Mgtr. Daniel Cardenas Canales, por ser mi guía durante en el perfeccionamiento del trabajo de investigación en cada etapa de crecimiento.

## Índice de Contenidos

Carátula _____	i
Dedicatoria _____	ii
Agradecimiento _____	iii
Índice de Contenidos _____	iv
Índice de Tablas _____	vi
Índice de Gráficos y Figuras _____	vii
Resumen _____	viii
Abstract _____	ix
I. INTRODUCCIÓN _____	1
II.- MARCO TEÓRICO _____	7
III.- METODOLOGÍA _____	10
3.1 Tipo y diseño de investigación _____	10
3.2 Operacionalización de Variables _____	11
3.3 Población, muestra y muestreo _____	11
3.4 Técnicas e instrumento y técnicas para recopilación de los datos _____	12
3.5 Procedimiento _____	16
3.6 Metodología de análisis de datos _____	16
3.7 Aspectos éticos _____	17
IV.- RESULTADOS _____	18
4.1 Resultados Estadísticos descriptivos _____	18
4.2 Resultados Estadísticos Inferenciales _____	28
4.2.1 Prueba de normalidad _____	28
4.2.2 Contrastación de Hipótesis _____	29
V.- DISCUSIÓN _____	35
VI.- CONCLUSIONES _____	38

VII.-	RECOMENDACIONES	39	
	REFERENCIAS	40	
	ANEXOS	44	
	Anexo N° 01	Operacionalización de la Variable la Gestión Predial	44
	Anexo N° 02	Operacionalización de la Variable Proyectos de Infraestructura vial	45
	Anexo N° 03	Instrumento de investigación: de la variable Gestión predial	49
	Anexo N° 04	Instrumento de investigación: de la variable Proyecto de Infraestructura vial	51
	Anexo N° 05	Certificado de Validez	53
	Anexo 6	Base de Datos	59
	Anexo 7	Declaratoria de autenticidad del asesor	61
	Anexo 8	Porcentaje de Turnitin	62
	Anexo 9	Autorización de Publicación en el repositorio	63
	Anexo 10	Autorización de la versión final del trabajo de Tesis	64
	Anexo 11	Acta de sustentación de Tesis.	65

## Índice de Tablas

TABLA 1	DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN DE PROFESIONALES FUNCIONARIOS DE LA SUBDIRECCIÓN DE DERECHO DE VÍA DE PROVIAS NACIONAL – MTC LIMA – 2020. ....	12
TABLA 2	VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO.....	15
TABLA 3	PRUEBA DE FIABILIDAD, VARIABLE “GESTION PREDIAL” .....	15
TABLA 4	PRUEBA DE FIABILIDAD, VARIABLE “PROYECTO DE INFRAESTRUCTURA VIAL” .....	16
TABLA 5	LA GESTIÓN PREDIAL DESDE LA PERSPECTIVA DE LA SDV - PROVIAS NACIONAL, LIMA, 2020 .	18
TABLA 6	LA INVESTIGACIÓN DESDE LA PERSPECTIVA DE LA SDV - PROVIAS NACIONAL, LIMA, 2020 .....	19
TABLA 7	LA ADQUISICIÓN DESDE LA PERSPECTIVA DE LA SDV - PROVIAS NACIONAL, LIMA, 2020.....	20
TABLA 8	LA TITULARIDAD DESDE LA PERSPECTIVA DE LA SDV - PROVIAS NACIONAL, LIMA, 2020 .....	21
TABLA 9	PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL, DESDE LA PERSPECTIVA DE LA SDV - PROVIAS NACIONAL, LIMA, 2020.....	22
TABLA 10	LA INVESTIGACIÓN CATASTRAL Y LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL, DESDE LA PERSPECTIVA DE LA SDV - PROVIAS NACIONAL, LIMA, 2020 .....	23
TABLA 11	LA ETAPA DE ADQUISICIÓN Y LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL, DESDE LA PERSPECTIVA DE LA SDV - PROVIAS NACIONAL, LIMA, 2020 .....	24
TABLA 12	LA OBTENCIÓN DE LA TITULARIDAD Y LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL, DESDE LA PERSPECTIVA DE LA SDV - PROVIAS NACIONAL, LIMA, 2020 .....	25
TABLA 13	LA OBTENCIÓN DE LA TITULARIDAD Y LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL, DESDE LA PERSPECTIVA DE LA SDV - PROVIAS NACIONAL, LIMA, 2020 .....	26
TABLA 14	PRUEBA DE NORMALIDAD .....	28
TABLA 15	CORRELACIÓN GESTIÓN PREDIAL Y LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL.....	29
TABLA 16	CORRELACIÓN INVESTIGACIÓN CATASTRAL Y LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL ...	31
TABLA 17	CORRELACIÓN ETAPA DE ADQUISICIÓN Y LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL.....	32
TABLA 18	CORRELACIÓN OBTENCIÓN DE TITULARIDAD Y LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL...	33

## Índice de Gráficos y Figuras

FIGURA 1	DIAGRAMA DE FRECUENCIAS DE LA GESTIÓN PREDIAL.....	18
FIGURA 2	DIAGRAMA DE FRECUENCIAS DE INVESTIGACIÓN.....	19
FIGURA 3	DIAGRAMA DE FRECUENCIAS DE ADQUISICIÓN.....	20
FIGURA 4	DIAGRAMA DE FRECUENCIAS DE TITULARIDAD.....	21
FIGURA 5	DIAGRAMA DE FRECUENCIAS DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL.....	22
FIGURA 6	DIAGRAMA DE BARRAS DE LA INVESTIGACIÓN CATASTRAL Y LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL.....	23
FIGURA 7	DIAGRAMA DE BARRAS DE LA ETAPA DE ADQUISICIÓN Y LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL.....	24
FIGURA 8	DIAGRAMA DE BARRAS DE LA OBTENCIÓN DE LA TITULARIDAD Y LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL.....	25
FIGURA 9	DIAGRAMA DE BARRAS DE LA GESTIÓN PREDIAL Y LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL.....	27

## Resumen

La presente investigación tiene por objetivo principal, determinar la existencia de relación de la gestión Predial y los proyectos de infraestructura vial, desde la perspectiva de la Subdirección de Derecho de Vía – Provias Nacional - MTC, Lima, 2020, esta investigación fue realizada mediante la evaluación y análisis a las opiniones de grupo de profesionales especialistas en Gestión predial de la Subdirección de Derecho de Vía – Provias Nacional - MTC, buscando consolidar la Hipótesis planteada sobre la existencia de relación positiva entre La gestión Predial y los Proyectos de Infraestructura Vial, con la finalidad de que los resultados obtenidos por este proyecto de investigación, pueda ser considerado como un aporte, que nos permita lograr dar un énfasis a la Gestión predial, toda vez que se requiera consolidar un proyecto de infraestructura vial, con la disponibilidad efectiva y oportuna.

El método de estudio es no experimental, descriptivo, con un enfoque cuantitativo. El tipo de investigación es correlacional con un diseño transversal, cuya muestra contó con 30 trabajadores del área de la subdirección de derecho de vía, hecha por el criterio de selección. La validación de los instrumentos se realizó mediante juicio de tres expertos y se probó la fiabilidad de los mismos a través del estadístico Alpha de Cronbach. Para la variable de Gestión predial de .845 y la para la variable de proyectos de infraestructura vial es de .990. asimismo, se encontró un nivel de correlación positiva alta con un coeficiente de Rho Spearman de 0.716.

El resultado de esta investigación ha determinado. Por ello existe una relación positiva alta entre las variables entre la gestión predial y los proyectos de infraestructura vial desde la perspectiva de la subdirección de derecho de vía.

**Palabras clave:** Gestión Predial, proyectos de infraestructura Vial, Provias



## **Abstract**

The main objective of this research is to determine the existence of the relationship between property management and road infrastructure projects, from the perspective of the Subdirectorate of Right of Way - Provias Nacional - MTC, Lima, 2020, this research was carried out by evaluation and analysis of the opinions of the group of professionals specializing in property management of the Subdirectorate of Right of Way - Provias Nacional - MTC, seeking to consolidate the hypothesis raised about the existence of a positive relationship between property management and road infrastructure projects, with The proposal that the results requested by this research project can be considered as a contribution that allows us to achieve an emphasis on property management, whenever it is required to consolidate a road infrastructure project, with effective and timely availability.

The study method is non-experimental, descriptive, with a quantitative approach. The type of investigation is correlational with a cross-sectional design, whose sample had 30 workers from the area of the right-of-way subdivision, made by the selection criteria. The instruments were validated by the judgment of three experts and their reliability was tested using the Cronbach's Alpha statistic. For the property management variable of .845 and for the road infrastructure projects variable it is .990.

The result of this investigation has determined. For this reason, there is a high positive relationship between the variables between property management and road infrastructure projects from the perspective of the right-of-way subdirectorate.

**Keywords:** Property Management, road infrastructure projects, Provias

## I. INTRODUCCIÓN

Una de las principales teorías nos dice, que las últimas innovaciones de las obras de infraestructura es la necesidad de que, parte de la obra es involucrar el entorno social y ambiental, ya que, en la etapa de la adquisición predial y la etapa de gestión social a nivel general, obtener un diagnóstico integral y planes de acorde a las realidades técnicas, jurídicas y sociales de la comunidad. según Carlos y María (2011, p.21-38). Sin embargo, en existen escenario donde se intenta implementar el modelo de gestión predial, existe antecedentes vulnerabilidad social el cual se fueron dando en desde hace algunos años atrás, lo que genera dificultades en su implementación.

De acuerdo al (Gestion, 2016) Que la expropiación o la adquisición de predios necesario para el desarrollo de los diferentes proyectos de inversión y/o ampliaciones de las mismas, estas se han convertido en un verdadero dolor de cabeza para el poder ejecutivo en los esfuerzos por eliminar las trabas de los proyectos de infraestructura pendientes, a esto se suma algunos factores como el registro de la propiedad, el catastro no actualizado, un bajo porcentaje de predios inscritos en la SBN, el catastro creado por la ley N°28294, los entes generadores de catastro, las tasaciones, la informalidad predial, los problemas que se presenta en saneamiento ya en muchos casos genera inconvenientes las cargas registrales y por otro lado por problemas en la gestión con acuerdos muy complicados en implementarse logrando alargar el tiempo en los pagos y por ende la perdida de la confianza, convirtiéndose en una brecha cada vez más larga.

(El Peruano, 2018) en su sección de agenda inmobiliaria comenta que la expropiación es considerada tradicionalmente como una herramienta fundamental de las políticas de del suelo, que nos brinda los mecanismos para que el estado pueda comprar las áreas necesarias con la finalidad de cubrir las necesidades y propósitos de interés nacional, para ello se cuenta con un marco legal aplicable para este tipo de escenarios en el Perú que es el DL. 1192, dicha norma permite que el estado pueda adquirir los inmuebles necesarios a título oneroso mediante una adquisición formal y trato directo, en modo compensatorio por los daños y perjuicios que pueda generar.

(La República, 2020) en el corredor vial sur a la fecha se encuentra suspendido el proceso las mesas de dialogo con las comunidades ya que, el ministerio de transportes y

comunicaciones tiene planificado en realizar el mejoramiento en todo el tramo del denominado corredor vial con la finalidad de reducir la contaminación de polvo, anular las vibraciones causadas por los vehículos de carga que circulan a diario, la seguridad de la población y la dinamizar el desarrollo agrícola y ganadero. Por otro lado, mantiene en suspenso la mesa de diálogo entre las autoridades de las comunidades de la provincia de Chumbivilcas en su intención de descalificar la categoría de la vía en los diferentes tramos del proyecto vial.

Según (Canal N, 2019) el director de la oficina de diálogo y gestión social del MTC, anuncio que en dicho sector se tiene las condiciones de poder pagar las afectaciones prediales no pagadas a la comunidad campesina Yavi Yavi, la misma que se tiene por entendido que no fue pagada por la minera, también señala que la comunidad campesina de Yavi Yavi y la Comunidad campesina Fuera bamba, han presentado negatividad al MTC a realizar las inspecciones técnicas, mientras no se resuelva el compromiso incumplido con la minera, ya que ellos argumentan que son propietarios y que no se les pago por la servidumbre, mismo hecho que si tuvo cumplimiento en otros sectores, por otro la empresa argumenta que tiene derecho de servidumbre gratuito que se la comunidad reclama por el ensanchamiento de la vía dentro del área de servidumbre y que no está obligado a pagar.

Diario (Gestión, 2020), en su columna de economía, informa que el poder ejecutivo con miras contribuir en el cierre de brechas, garantizar el crecimiento de la economía y acelerar todas las obras que se encuentran dentro del plan nacional de infraestructura para la competitividad y el plan de reconstrucción con cambios, es pertinente aprobar medidas que contribuyan en la liberación y adquisición de inmuebles, y para ello se decretó de urgencia 003-2020.

Diario (El Peruano, 2019) en busca de la solución del corredor vial Sur según la entrevista menciona que, el gobierno en aras de garantizar la convivencia pacífica en el proyecto corredor vial sur, está concentrado en superar definitivamente la problemática existente que viene afectado al proyecto corredor vial sur y que existe una total voluntad de diálogo entre las partes a fin de llevar a buenos acuerdos y cumplir los compromisos, así mismo el viceministro de gobernanza territorial de la presidencia de ministros, declaró que como gobierno está planteando cambios en la manera de dialogar con las comunidades y con las empresas, lo cual ha permitido crecer económicamente pero que tendría que ser una relación más de convivencia.

(Gestión, 2019) Como parte de la realidad problemática que se vive en los sectores involucrados al corredor vial sur y de por medio a la minera las Bambas, se tiene identificado una serie de causas que habrían generado las protestas por parte de la población, lo que está ocasionando en la minera una inestabilidad al desarrollo al punto de parar sus actividades, todo este hecho en conflictos con las comunidades campesina y propietarios a lo largo del tramo es arrastrado desde el 2014, entre las principales causas que expresan los pobladores son: un camino carrozable el cual el ministerio de transportes declaro a este camino como vía nacional, así como también el mencionado el mineroducto el mismo que nunca se llegó a construir, una comunidad campesina que fue reubicada, a esto se suma, diversas y polémicas detenciones por extorsión y las millonarias ganancias.

Del mismo modo en radio (RPP Noticias, 2016) nos aclara el origen del conflicto social relacionada con las minera las bambas, lo que ocasiona el principal problema para el ministerio de transportes en su propósito de adquirir las áreas necesarias para la ejecución del proyecto corredor vial sur, identifica que el origen se da en la modificación del estudio de impacto ambiental, sin haber llevado de por medio la consulta previa, el cambio más relevante habría sido que ya no se construiría el viaducto mencionado en la anterior y que ahora todos los minerales serian transportados por medios de comisiones por el corredor vial hasta el puerto Matarani.

Por todo lo ya mencionado tenemos un escenario se encuentra el proyecto vial denominado Corredor Vial Apurímac - Cusco, que se empalma en sus extremos con las Rutas Nacionales PE-3SF y PE-3SG convirtiéndose en una ruta muy importante para el desarrollo y la economía de país, es motivo por el cual el interés para esta investigación ya que se presenta un escenario no muy común a los que ha tenido que enfrentar el ministerio de transportes en miras de realizar la gestión predial, como antecedentes a estos hechos tenemos conocimiento que entre los años 2011 y 2012, esta ruta ha sido reclasificado a Vía Nacional, ya que esta estuvo conformado por ciertos tramos como caminos vecinales y regionales. Esta reclasificación se realizó a raíz de que el departamento de Apurímac se localizado un yacimiento minero denominado las Bambas un centro de explotación de material metálico de cobre, a la vez con una buena oportunidad de generar una actividad socioeconómica importante sobre su entorno geográfico. Otra de las razones de la reclasificación es con la finalidad de realizar la gestión vial, a fin de homogenizar las

características técnicas de la vía en relación a su geometría, el ancho de sección de la calzada y la superficie de rodadura acorde a la necesidad.

Por otro lado, la reclasificación y homogenización geométrica del corredor vial sur es con el propósito de mejorar las condiciones para dinamizar economía, el transporte de personas, comercio.

Provias Nacional como proyecto especial del MTC, tiene como fin contribuir con la integración económica y social del país, cuyo fin es brindar un transporte seguro y eficaz, para ello cuenta con una autonomía administrativa, técnica y administrativa, el mismo que tiene a cargo de la construcción, mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento de toda la Red Vial Nacional.

Provias Nacional como proyecto especial tiene misión y visión mejorar la calidad de vida de la población especialmente en zonas de menos recursos, contribuyendo en la competitividad de las actividades productivas, en un país con servicios de transportes y comunicaciones óptimos en un sistema que permite integrar las vías nacionales e internacionales, para ello debe proporcionar una infraestructura vial a la población con mejores niveles de servicio mediante una adecuada gestión administrativa, ejecución de actividades y proyectos para su conservación.

De acuerdo a análisis del problema vemos que, en la actualidad los pobladores de las provincias de Espinar y Chumbivilcas, del departamento de Cusco, se ven obligados a bloquear parte de la vía que comprende al mencionado corredor minero, vía principal que interconecta por muchos kilómetros, la mencionada mina Las Bambas con el puerto de Matarani. Pues este cierre impide el abastecimiento de suministros a la minera las bambas, así como también las salidas de mineral extraído por la minera que tiene como fin su exportación. Mientras duro esta paralización o bloqueo de la vía, la minera presento un proceso lento progresivo en sus operaciones y su producción, según un análisis se determina que de tener continuidad con estos bloqueos quizá a llegar a la paralización completa esto generaría un golpe a la economía de la región Apurímac, ya que dicho yacimiento se ubica en esta región.

Las protestas según se entiende tienen un origen ya desde el año 2018, ya que las carreteras que conforma actualmente el corredor vial Apurímac- Cusco, estas tenían una clasificación de rutas departamentales; sin embargo a solicitud de los gobiernos regionales,

el MTC, accedió a la reclasificación definitiva como una ruta nacional, permitiendo así su mejora y rehabilitación de la mencionada vía, dicho acto por parte del MTC, causó gran malestar a las comunidades campesinas que se encuentran ubicadas a lo largo de la vía, argumentando que el estado por medio del ministerio de transportes y comunicaciones había violado sus derechos, diciendo que no se habían realizado consultas previas, a los que corresponde toda vez que se realiza este tipo de eventos, así como también de haber violado su derecho de propiedad entre otros argumentos.

En este escenario, entre el mes de diciembre del año 2019, se publica un Decreto de Urgencia (DU) 026-2019, con ciertas medidas y mecanismos que simplificarían el proceso de adquisición o transferencia de los terrenos que permitan realizar intervenciones temporales sobre el corredor vial, y luego de dos días se publica el DU 027-2019, en el que se precisan mecanismos de transferencia mediante la compra de terrenos y se plantean pagos mayores por los terrenos e incentivos para la venta directa.

Pese a las recomendaciones de la Contraloría General de la República (Bonifaz, Urrunaga, Aguirre y Urquiza 2015) nos dice que “aún existen diversas trabas que tiene que enfrentar los inversionistas a fin de realizar negocios en el Perú y que no dan paso a que estos beneficios al crecimiento económico puedan enfocarse en la reducción de la pobreza en el país” cuyo problema radica en la falta de infraestructura física en el Perú y carencia de calidad en la infraestructura existente, teniendo en cuenta que según (González, Guasch y Serebrisky 2007) nos dice que la infraestructura está vinculada con el crecimiento económico, puesto que para la relación de las actividades productivas es el insumo fundamental. Por lo tanto, para poder superar esta realidad, se tiene conocimiento que la brecha con respecto a infraestructura de nuestro país para el periodo 2016 al 2025 se ha elevado a 159.429 mil millones, del cual el 36% se refleja directamente a la infraestructura a nivel de transporte, teniendo en cuenta que es el sector con mayor deficiencia y el otro 64% está reflejado en la infraestructura de vías férreas y pavimentadas, del mismo modo con el objetivo de acortar la brecha de infraestructura de Perú, los investigadores, determinaron que es necesario un escenario sin obstáculos y en mejor de los casos sea estable para una óptima ejecución por ello en este periodo 2015 al 2025 se requeriría un promedio de inversión anual aproximada al 8.27% del PBI y desde una perspectiva a un mediano plazo al 2020 la inversión debería de ser 8.37% y en un largo plazo de 8.17%. según lo mencionado

es preciso mencionar que estas inversiones para este periodo se distancian en un 59% para el cierre de brechas.

Del mismo modo nuestro estudio se justifica con la finalidad de aportar un conjunto de opiniones que permitan dar solución a los diferentes casos que se nos presentan en el proceso de adquisición de terrenos necesarios ya sean de bienes privados o bienes de propiedad del estado.

La investigación que se plantea es de modo práctico a modo que se irán identificando las inexactitudes y las mejores opciones, de este modo lograr brindar un aporte óptimo a la oficina administrativa públicas en contar con un panorama claro a fin de solucionar la problemática, los resultados podrán ser expresados de forma descriptiva con una aplicación de las disposiciones técnicas legales acordes de la situación.

El objetivo principal es consolidar y analizar las opiniones grupo de profesionales especialistas en Gestión predial de la Subdirección de Derecho de Vía en relación la gestión Predial y los proyectos de infraestructura vial, ya que como bien conocemos que a nivel nacional se busca un tratamiento especial a fin de lograr contar con las herramientas adecuadas para plantear de la mejor manera la gestión predial acorde a la problemática que se vive en zonas donde se requiere la construcción de infraestructura vial.

En nuestra Hipótesis de esta investigación está Existe una relación significativa entre la Gestión Predial y los Proyectos de Infraestructura Vial, desde la perspectiva de la SDV - Provias Nacional-MTC, Lima, 2020.

## II.- MARCO TEÓRICO

Según (Chávez, 2016) en su tesis para optar el grado de Magíster en Regulación y Gestión de Servicios Públicos en su investigación no experimental, su propuesta nos dice que el factor institucional es la pieza fundamental y adecuada en la gestión predial, ya que permitirá conservar un equilibrio netamente enfocados en los factores asociados como el ámbito social y normativo, mediante una estructuración que prevean adquirir oportunamente los inmuebles, para ello todas las instituciones deben de estar involucradas con la generación de normas integrales, así como también mediante una elaboración de metodologías y formatos que permitan atender la realidad atendiendo a la realidad, promover la participación del sector privado a fin de recopilar y consolidar los indicadores y experiencias de manera que puedan servir para la implementación.

Según (Barrionuevo & Watanabe, 2015) en su Trabajo de Investigación presentado para optar al Grado Académico de Magíster en Regulación de Servicios Públicos y Gestión de Infraestructura, en su investigación no experimental descriptivo, en el que realizo mediante el uso de encuestas a 8 funcionarios públicos y entre ellos tres expertos en la materia, en relación a los motivos de la demora en los procesos de expropiación, luego de su estudio concluye, que, la gestión predial conjuntamente con el procedimiento de adquisición y expropiación se trata de una problema multidimensional considerándose como la mayor problema en las actividades que se relacionan con la identificación, valuación y saneamiento de los predios que son dependientes de diferentes causas que causan efecto que involucra la intervención de agente distintos como al concedente y al concesionario. Por otro lado, se encuentra la valuación de los inmuebles resalta que esto radica en precio considerando que es la pieza fundamental para una negociación y recomienda que debería de ser calculado de manera técnica, confiable e imparcial.

Según (Mejía, 2019), en su tesis para optar el grado académico de magíster en regulación de los servicios públicos Mecanismos para Gestionar el Riesgo de Expropiación de Terrenos en Concesiones de Transporte de Uso Público en Modalidad de Asociación Público Privada: El Caso Peruano, luego de su estudio concluye que, La Presencia de retrasos en la entrega de terrenos en diversos proyectos, obedece factores como a falta de catastro, que no permiten la identificación precisa de inmuebles, la falta de presupuesto para pagos justiprecios y que el estado asuma la gestión predial de adquisición de predios.



Según (Pacheco, 2015), en su tesis doctoral regulación del derecho de propiedad en Venezuela y gobernabilidad del estado a partir de la constitución nacional de 1999, que luego de su investigación, Propone un estudio de títulos, identificando tipologías de afectación al derecho de propiedad según su modalidad de interés nacional, aplicando la ley de expropiación por causa de utilidad pública o social, Ordenamiento del territorio, planes de seguridad y defensa nacional, servidumbre, las modalidades de afectación a la propiedad.

Según (Garaycoa, 2017) en su proyecto de “Investigación apoyo y soporte en el proceso de gestión predial y en la elaboración de insumos técnicos para el proyecto corredor del sur fase III del programa vías para la equidad” , que luego de su investigación, La gestión predial es un proceso sistemático que abarca diferentes pasos para llegar a la adquisición de predios requeridos para el desarrollo de infraestructura vial, presentando como principales errores son la mala asociación de información entre diferentes entidades que manejan todo lo asociado al bien inmueble y la propiedad.

Según (Molina, 2019), en su investigación analítica de la Gestión social y predial en la construcción de infraestructura para sistemas integrados de transporte masivo – SITM, en cinco ciudades Colombianas, luego de investigación concluye que, La adquisición de predios para obras de infraestructura ha sido mirada como un problema y un aspecto meramente técnico del campo jurídico, que alberga un predio, por lo que se debe determinar acciones que mitiguen el impacto de una compra involuntaria, adquisición predial, permite soluciones con la necesidades. Dando lugar a validar la Hipótesis de investigación determinando su grado de relación.

En este serie de ideas planteadas y con el objetivo de tocar minuciosamente sobre las principales causas que nos impiden lograr con las obras de infraestructura en nuestro país, en este trabajo se busca analizar el problema principal que es la obtención de terrenos necesarios con la finalidad que sé que puedan realizar contratos de concesión o inversión por parte del estado para la implementación de infraestructura vial y ferroviaria urbana y rural, ya que es un tema de poco estudio a nivel nacional es internacional, pero que uno de los que genera los mayores impactos desde el enfoque de inversión de infraestructura y los principales factores en el tema de cierre de brechas. Este problema en su trayecto nos presenta una gama de implicancias de distinta idiosincrasia de acuerdo a cada proyecto de infraestructura, puesto que en la necesidad de no contar con parte o el total de las áreas necesarias de fundación para los proyectos infraestructura, causa un

impacto directo brindando bienestar a los usuarios y proveedores, con respecto a su actividad económica y va generando la mejora en la empleabilidad en el área de influencia del proyecto y a nivel nacional.

Ante esto, el gobierno anterior tuvo como metas trazadas en la mitigación con respecto a ese factor, teniendo en mira la ejecución de proyectos con un enfoque especial a los conocidos cuellos de botella, con el propósito de apalancar la gestión predial en la obtención de estas áreas necesarias para estos proyectos de infraestructura de mucho interés para el país, para ello se tuvo que derogar íntegramente el existente régimen general de expropiación lo que sirvió de herramienta principal en décadas pasadas.

Actualmente en el país, los principales problemas que impide que las obras de infraestructura vial, se han visto involucrados en diversos problemas con respecto, a que no se cuenta con la libre disponibilidad del área necesaria o la superficie liberada que permita que dichos proyectos puedan desarrollarse de manera normal, de acuerdo a sus plazos establecidos, obligándolos a optar en ciertos casos a aplicaciones de plazos, los mismos que generan un incremento en el presupuesto y a la vez gasto innecesario para el estado. Es por esta razón se tiene como necesidad realizar esta investigación a fin de determinar, el nivel de relación que existe entre la gestión predial y los proyectos de infraestructura vial.

### III.- METODOLOGÍA

#### 3.1 Tipo y diseño de investigación

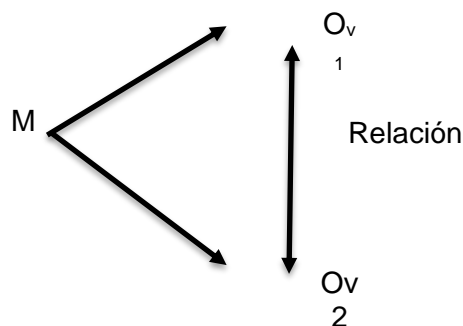
Para Hernández. Fernández y Baptista (2014, p. 93), el estudio correlacional tiene como finalidad conocer o determinar entre las variables su grado de relación, donde se podrán ser medibles cada una de ellas y posteriormente cuantificadas.

Con esta investigación el cual es del tipo correlacional se tiene como propósito u objetivo fundamental de evaluar la relación que pueda existir entre las variables planteadas, para ello determinaremos su grado de relación, que luego las mismas serán medidas, cuantificadas y analizadas a fin de establecer y demostrar el grado de vinculación.

La investigación ha optado por un diseño descriptivo no experimental, ya que el investigador no tendrá control directo sobre las variables independientes y no podrá ser manipulada, por lo tanto, será en modo de observación de las situaciones existentes.

Según Hernández, Fernández y Baptista (2014, p.154) una investigación de tipo transversal es aquella que tiene el propósito de describir cada una de las variables y analizar a cada una de sus variables mediante una recolección de datos en un determinado tiempo.

Diagrama



Dónde:

M : Muestra

Ov<sub>1</sub> : Observación de la variable: Gestión Predial

Ov<sub>2</sub> : Observación de la variable: Proyectos de infraestructura vial.

R : Relación de las variables

### **3.2 Operacionalización de Variables**

De acuerdo a (Beltrán, y otros, 2019) afirman que, una Gestión predial aglomera la participación de profesionales de las diferentes áreas de los cuales conjuntamente desarrollaran diversas actividades que permitirán identificar las características de conformación Catastral, Jurídica, Socioeconómica, topográfica de los pedios necesarios a fin de que los proyectos de utilidad pública sean viables, brindando planes de alertas de mitigación a los impactos que puedan generar los proyectos de utilidad pública desde la formulación temprana, garantizando su desarrollo sostenible.

En esta variable se operacionaliza en tres dimensiones: Investigación Catastral, Actividades de Adquisición y la Obtención de la titularidad. A fin de que se pueda medir esta variable en calidad de instrumento se ha gestado un cuestionario de preguntas y como técnica se ha planteado la escala de Likert, todo el instrumento siendo desarrollado en un total de 19 ítems.

Según (Polanco, Palomino, Zapata, Ramirez, & Valencia, 2014) nos dice que la infraestructura vial frente al desarrollo económico es muy incidente mientras que, su relación con la sostenibilidad dependerá de la gestión territorial del proyecto vial, que consiste en plantear una relación entre el uso del suelo y el desarrollo económico de la región.

En esta variable se operacionaliza en tres dimensiones: Derecho de vía, Impacto Socioeconómico e Impacto Predial. A fin de que se pueda medir esta variable en calidad de instrumento se ha gestado un cuestionario de preguntas y como técnica se ha planteado la escala de Likert, todo el instrumento siendo desarrollado en un total de 19 ítems.

### **3.3 Población, muestra y muestreo**

Para Tamayo (2013, p.48), determina a la población como el total de una manifestación de estudio y contiene el total de dispositivos de estudio que conforman dicha manifestación, que debe ser cuantificado para un determinado análisis integrando el conjunto N, este conjunto vendría hacer la población de análisis.

Bernal (2010, p.160) la población es la totalidad de elementos o individuos que tienen ciertas características similares y sobre las cuales se dese hacer inferencia.

Para este trabajo de investigaciones ha considerado como población a los profesionales funcionarios de la subdirección de derecho de vía de Provias Nacional – Ministerio de Transportes y comunicación – Lima.

**Tabla 1**

*Distribución de la población de profesionales funcionarios de la subdirección de derecho de vía de Provias Nacional – MTC, Lima – 2020.*

Condición	SDV – Provias Nacional
Funcionarios	30
Total	30

Fuente: Propia

Para Arias (2006, p.144) determina que la muestra es el conjunto de sujetos o fracción sustraída de la población con el fin de estudiar o conocer un fenómeno estadístico. En esta investigación se usó el muestreo no probabilístico; que consiste en escoger un tipo de la población por el hecho de que sea viable, por tal razón se está seleccionando a los colaboradores de área de sub dirección de derecho de vía – Provias nacional - MTC, por ser accesibles, más no porque se haya usado un juicio estadístico.

Para este trabajo de investigaciones ha considerado como población a los profesionales funcionarios de la subdirección de derecho de vía de Provias Nacional – Ministerio de Transportes y comunicación – Lima.

**3.4 Técnicas e instrumento y técnicas para recopilación de los datos**

La herramienta más usada para el proceso de recolección de datos este se ha dado por un cuestionario, instrumento que nos permitirá construir una muestra de estudio; Este cuestionario fue elaborado sobre una base de preguntas cerrados el mismo que fue aplicado a los funcionarios de la subdirección de derecho de vía de Provias Nacional – Ministerio de Transportes y comunicación – Lima.

Para Hernández, Fernández y Baptista (2014, p. 217) el cuestionario debe de estar compuesto por un conjunto de preguntas que están referidas a una o más variables, que posteriormente estas deberán ser medidas y analizadas.

El cuestionario de la variable independiente: Gestión Predial está dividido en 3 dimensiones: Investigación Catastral, Actividades de Adquisición y Obtención; con un total de 19 ítems y el cuestionario de la variable dependiente: Proyectos de Infraestructura vial, está dividido en 3 dimensiones: Derecho de vía, Impacto Socioeconómico e Impacto Predial; dando un total de 19 ítems.

Vara (2012, p.44) define a la encuesta, es una técnica recurrente en las investigaciones cuantitativas, ya que a través de esta técnica los sujetos de estudio ofrecen información relevante de la variable a utilizar, esta encuesta se concretará con el estudio de los dos cuestionarios referentes a la variable: que serán aplicadas en la Jurisdicción de Provias Nacional.

Para Hurtado (2012, p.144), la validez del instrumento permite medir de manera significativa y apropiada el rasgo para cuyo cálculo ha sido creado. La eficacia de estos instrumentos destinados a la recolección de datos de fue sometida a su validación a juicio de tres expertos en investigación.

Ficha técnica del instrumento a la Gestión Predial

Instrumento 1: Gestión Predial

Ficha técnica

**Nombre del instrumento:** Cuestionario sobre Gestión Predial

**Autor:** Herless Julbrinner Inga Toledo

Año: 2020

Tipo de instrumento: Encuesta

**Objetivo:** Determinar el grado de relación de la Gestión Predial y los Proyectos de Infraestructura Vial, en la Subdirección de derecho de Provias Nacional - MTC.

**Población:** 30 trabajadores del área Subdirección de derecho de Provias Nacional.

Número de ítem: 19 ítems.

**Aplicación:** será mediante encuesta directa.

Tiempo de administración: 35 minutos aprox.

**Normas de aplicación:** El trabajador o encuestado deberá de seleccionar cada ítem, de acuerdo a como lo crea conveniente.

**Escala:** [1] “Totalmente en desacuerdo”, [2] “Desacuerdo”, [3] “Ni en desacuerdo ni de acuerdo”, [4] “De acuerdo”, [5] “Muy de acuerdo”.

**Niveles y rango:** “Eficiente” [63 – 95], “Regular” [31 – 62], “Ineficiente” [19-30].

Ficha técnica del instrumento Proyecto de Infraestructura Vial

Instrumento 2: Proyecto de Infraestructura Vial

Ficha técnica

**Nombre del instrumento:** Cuestionario Proyectos de Infraestructura vial

**Autor:** Herless Julbrinner Inga Toledo

Año: 2020

Tipo de instrumento: Encuesta

**Objetivo:** Determinar el grado de relación de la Gestión Predial y los Proyectos de Infraestructura Vial, en la Subdirección de derecho de Provias Nacional - MTC.

**Población:** 30 trabajadores del área Subdirección de derecho de Provias Nacional.

Número de ítem: 19 ítems.

**Aplicación:** Encuesta directa.

Tiempo de administración: 35 minutos aprox.

**Normas de aplicación:** El trabajador o encuestado deberá de seleccionar cada ítem, de acuerdo a como lo crea conveniente.

**Escala:** [1] “Totalmente en desacuerdo”, [2] “Desacuerdo”, [3] “Ni en desacuerdo ni de acuerdo”, [4] “De acuerdo”, [5] “Muy de acuerdo”.

**Niveles y rango:** “Eficiente” [63 – 95], “Regular” [31 – 62], “Ineficiente” [19-30].

**Tabla 2**

*Validación del instrumento*

Experto	Observaciones	Puntaje
Mg. Daniel Cárdenas Canales	Si existe suficiencia y es aplicable	Muy alto
Mg. David L. Trinidad Álvarez	Si existe suficiencia y es aplicable	Muy alto
Mg. Karla G. Cari Romero	Si existe suficiencia y es aplicable	Muy alto

*Fuente: Elaboración del autor*

La confiabilidad de la encuesta se desarrolló a cabo mediante la utilización del software SPSS V26, con la prueba de fiabilidad de alfa de Cronbach, que será medido de acuerdo con los siguientes valores:

Cuadro de Valores de Alfa de Cronbach

0,90 – 1,00 : Muy satisfactoria.

0,80 – 0,89 : Adecuada.

0,70 – 0,79 : Moderada

0,60 – 0,69 : Baja

Donde: < 0,50 : El instrumento no se acepta, no pasa la prueba de fiabilidad

**Tabla 3:**

*Prueba de fiabilidad*

Gestión Predial		
	Alfa de Cronbach	N de elementos
Resultado	,845	19

*Fuente: Elaboración Propia SPSS V20*

**Comentario:** La variable gestión predial que consta de 19 preguntas del cuestionario, obtuvo el valor de alfa de Cronbach 0,845, que lo califica como satisfactoria, pasando así la prueba de fiabilidad.



**Tabla 4:**

*Prueba de fiabilidad, variable "Proyecto de Infraestructura Vial"*

	Alfa de Cronbach	N de elementos
Resultados	,990	19

*Fuente: Elaboración Propia SPSS V20*

**Comentario:** La variable proyecto de infraestructura Vial que consta de 19 preguntas del cuestionario, obtuvo el valor de alfa de Cronbach 0.990, que lo califica como muy satisfactoria, pasando así la prueba de fiabilidad.

### **3.5 Procedimiento**

En esta investigación, los datos se procesaron a partir de la encuesta, luego estos datos fueron tabulados en Microsoft Excel 2010 para ser ingresados al software de estadística SPSS 20; en donde se realizaron las pruebas respectivas para determinar su confiabilidad de Alfa de Cronbach, el análisis de frecuencia y las tablas de comparaciones o cruzadas, la prueba de normalidad de Shapiro Wilk para terminar con la prueba de Hipótesis de Rho Spearman; el cual permitió mediar la relación o asociación en las variables y dimensiones.

### **3.6 Metodología de análisis de datos**

El procedimiento de análisis a los datos se justifica por su armonía de los materiales de comprobación, el instrumento fue examinado por el juicio de los 3 expertos y la confianza de los instrumentos se justificó a mediante el coeficiente de Alfa de Cronbach, este factor es usado para calcular la seguridad de los datos que fueron recabados, el cual nos brinda una mayor confiabilidad y formalidad a la investigación.

Una vez que fue demostrada la confiabilidad de los mencionados instrumentos, procedimos a ejecutar la prueba de normalidad de Shapiro de Wilk, se usó este método, debido a que los datos almacenados no son mayores a 50, estos resultados permitieron verificar si los datos obtenidos provienen de una distribución normal o atípica, depende al resultado obtenido se elegiría el tipo de prueba de Hipótesis a usar.

El resultado obtenido en la investigación indica que los datos proceden de una repartición asimétrica o anormal, por tal razón en la prueba de Hipótesis usamos la prueba no paramétrica de Rho Spearman.

### **3.7 Aspectos éticos**

El presente estudio respeta la estructura metodológica brindada por la Universidad César Vallejo, del mismo modo se pudo contar con la respectiva autorización de la jurisdicción de Provias Nacional para el levantamiento de la información, así como también en esta investigación desarrollada como la encuesta se mantendrá, en anonimato la especialidad de los encuestados y el respeto a la opinión hacia la persona.

También he respetado la autoría de la información, razón por la cual se hace referencia de los autores.

## IV.- RESULTADOS

### 4.1 Resultados Estadísticos descriptivos

**Tabla 5**

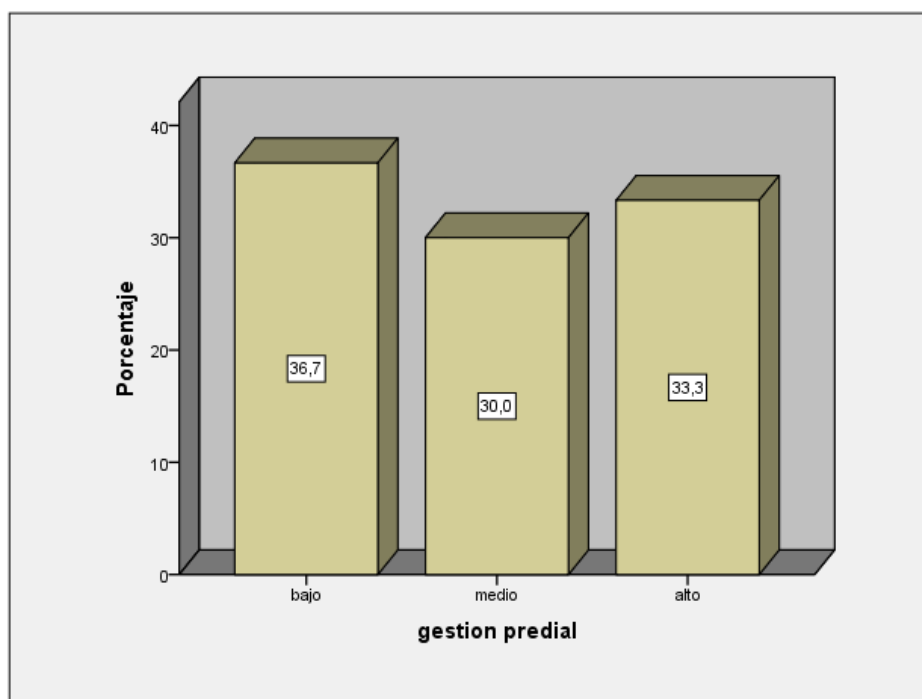
*La Gestión Predial desde la perspectiva de la SDV - Provias Nacional, Lima, 2020*

		Gestión predial			
		Frecuencia	Porcentaje (%)	Porcentaje válido (% v.)	Acumulado (% ac.)
Válidos	bajo	11	36,7	36,7	36,7
	medio	9	30,0	30,0	66,7
	alto	10	33,3	33,3	100,0
	Total	30	100,0	100,0	

*Fuente: SPSS V20*

**Figura 1**

*Esquema de las frecuencias de la variable Gestión Predial*



*Fuente: Elaboración Propia SPSS V20*

Interpretación: Como podemos observar en la tabla y en la figura; respecto a la variable gestión predial presenta un nivel bajo representado por un 36.7%, medio un 30.0% y alto un 33.3 %.

**Tabla 6**

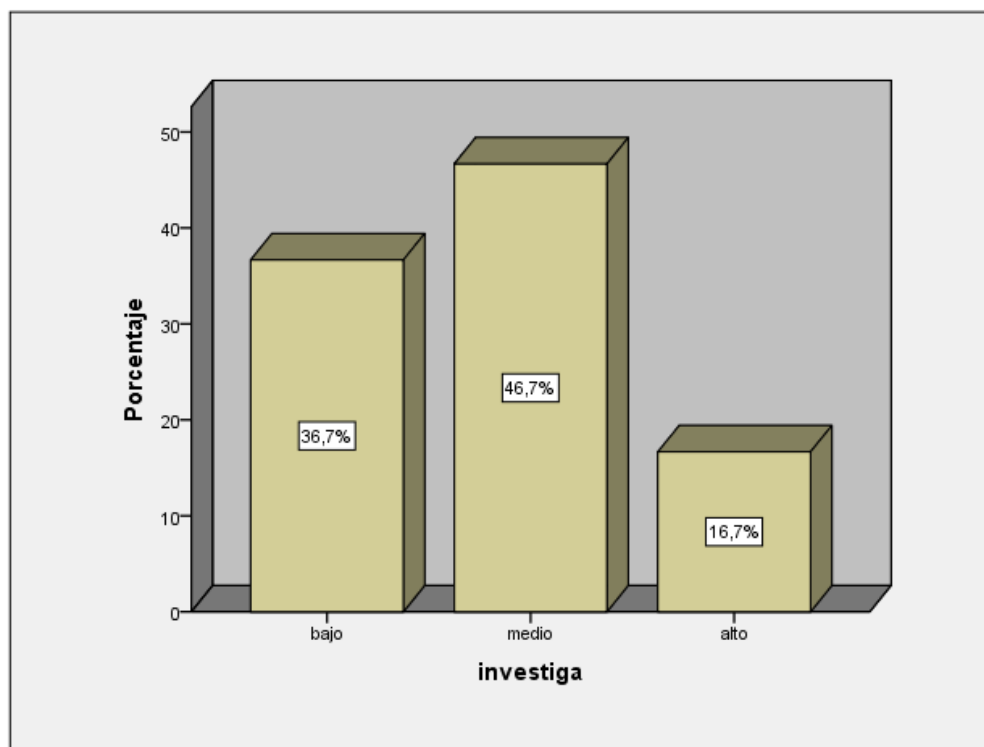
*La Investigación desde la perspectiva de la SDV - Provias Nacional, Lima, 2020*

		investigación			
		Frecuencia	Porcentaje (%)	Porcentaje válido (% v.)	Acumulado (% ac.)
Válidos	bajo	11	36,7	36,7	36,7
	medio	14	46,7	46,7	83,3
	alto	5	16,7	16,7	100,0
	Total	30	100,0	100,0	

*Fuente: Elaboración Propia SPSS V20*

**Figura 2**

*Esquema de las frecuencias de investigación*



*Fuente: Elaboración Propia SPSS V20*

Interpretación: Como podemos observar en la tabla y en la figura; respecto a investigación predial presenta un nivel bajo representado por un 36.7%, medio un 46.7% y alto un 16.7 %.

**Tabla 7**

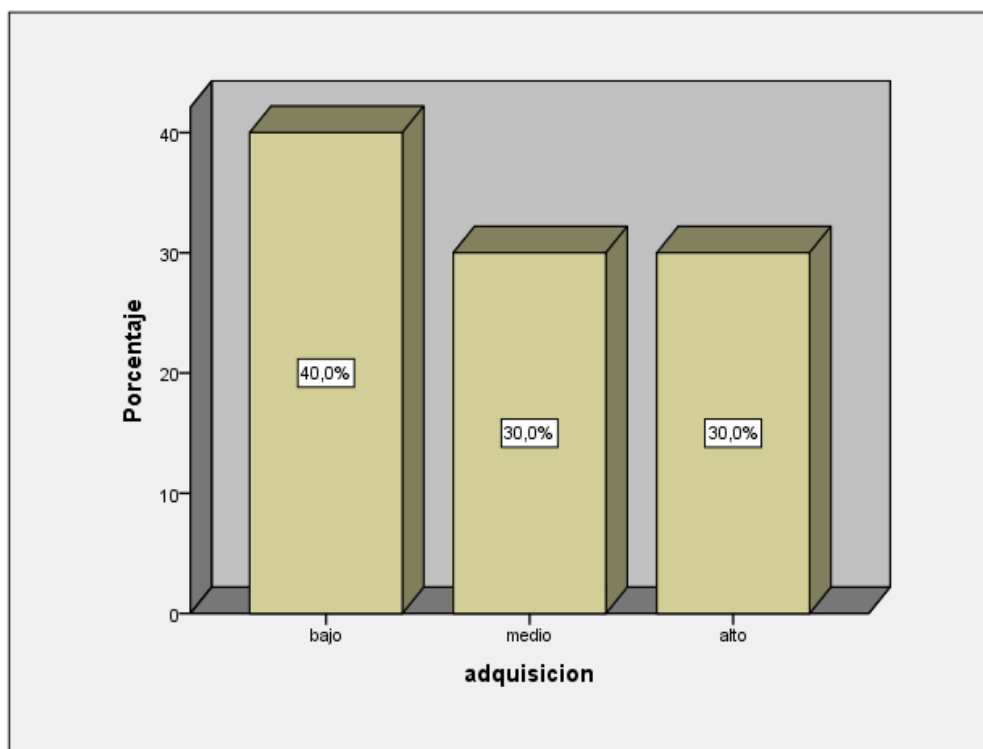
*La Adquisición desde la perspectiva de la SDV - Provias Nacional, Lima, 2020*

		adquisición			
		Frecuencia	Porcentaje (%)	Porcentaje válido (% v.)	Acumulado (% ac.)
Válidos	bajo	12	40,0	40,0	40,0
	medio	9	30,0	30,0	70,0
	alto	9	30,0	30,0	100,0
	Total	30	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración Propia SPSS V20

**Figura 3**

*Esquema de frecuencias de adquisición*



Fuente: Elaboración Propia SPSS V20

Interpretación: Interpretación: Como podemos observar en la tabla y en la figura; respecto a adquisición presenta un nivel bajo representado por un 40.0%, medio un 30.0% y alto un 30.0%.

**Tabla 8**

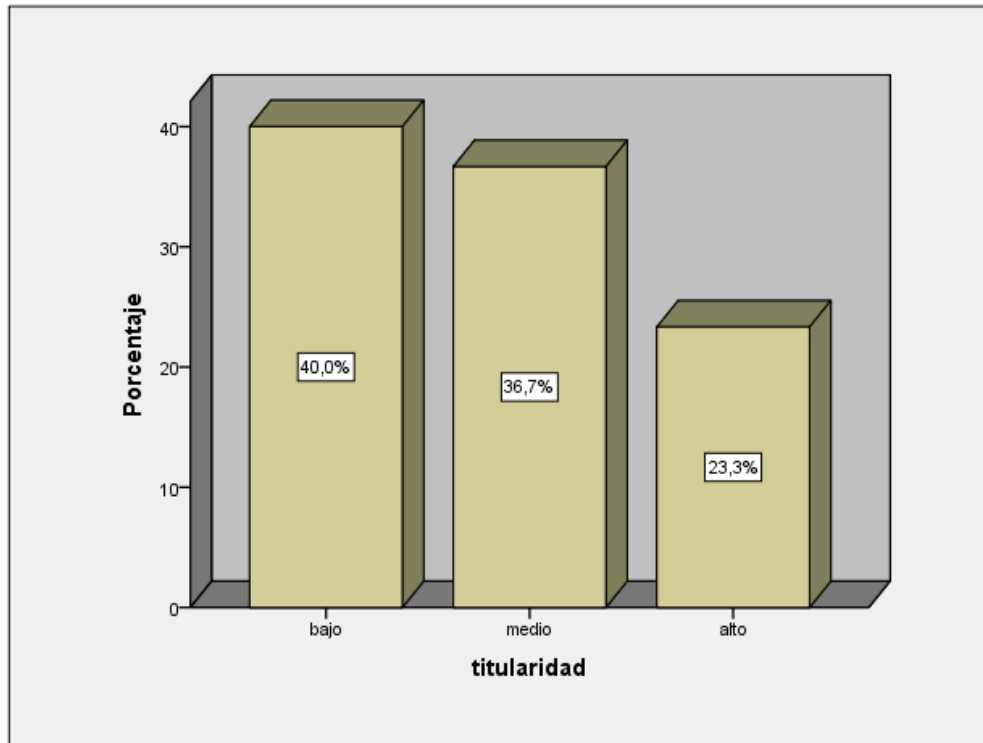
*La Titularidad desde la perspectiva de la SDV - Provias Nacional, Lima, 2020*

	Frecuencia	Porcentaje (%)	Porcentaje válido (% v.)	(% ac.) acumulado
Válidos				
bajo	12	40,0	40,0	40,0
medio	11	36,7	36,7	76,7
alto	7	23,3	23,3	100,0
Total	30	100,0	100,0	

*Fuente: SPSS V20*

**Figura 4**

*Diagrama de frecuencias de titularidad*



*Fuente: Elaboración Propia SPSS V20*

Interpretación: Como podemos observar en la tabla y en la figura; respecto a Obtención de titularidad presenta un nivel bajo representado por un 40.0%, medio un 36.7% y alto un 23.3 %.

**Tabla 9**

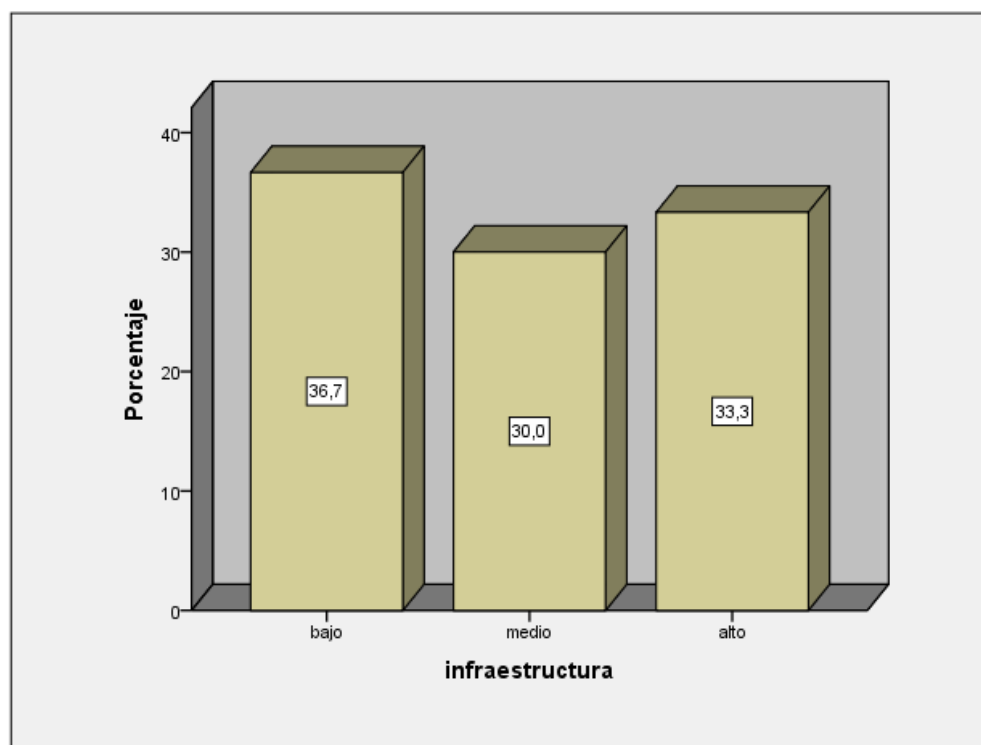
*Proyectos de Infraestructura Vial, desde la perspectiva de la SDV - Provias Nacional, Lima, 2020*

	Frecuencia	Porcentaje (%)	Porcentaje válido (% v.)	Acumulado (% ac.)
Válidos				
bajo	11	36,7	36,7	36,7
medio	9	30,0	30,0	66,7
alto	10	33,3	33,3	100,0
Total	30	100,0	100,0	

*Fuente: SPSS V20*

**Figura 5**

*Diagrama de frecuencias de Proyectos de infraestructura Vial*



*Fuente: Elaboración Propia SPSS V20*

Interpretación: Como podemos observar en la tabla y en la figura; en relación a la Planificación estratégica presenta un nivel bajo representado por un 36.7%, medio un 30.0% y alto un 33.3 %.

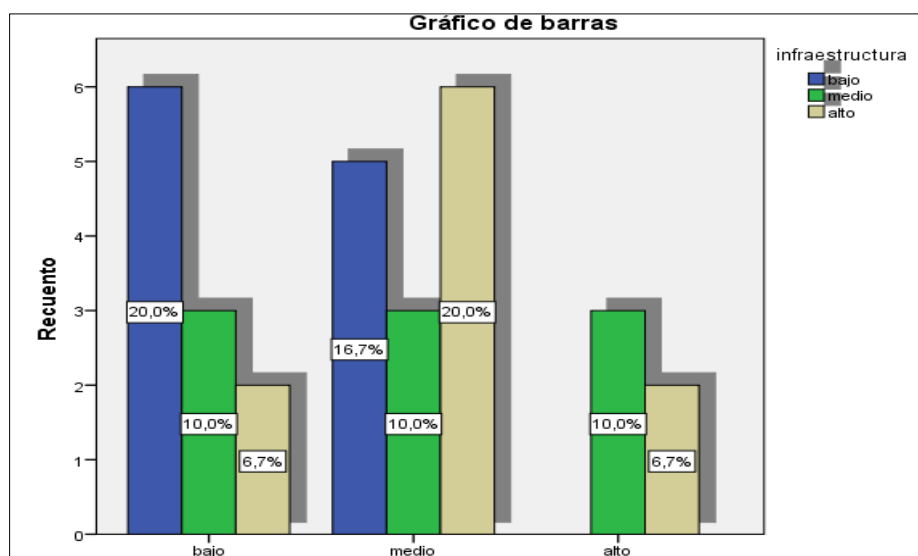
**Tabla 10**

*La Investigación Catastral y los Proyectos de Infraestructura Vial, desde la perspectiva de la SDV - Provias Nacional -MTC, Lima, 2020*

			bajo	medio	alto	
Investigación	bajo	Cálculo	6	3	2	11
		% del total	20.0%	10.0%	6.7%	36.7%
	medio	Cálculo	5	3	6	14
		% del total	16.7%	10.0%	20.0%	46.7%
	alto	Cálculo	0	3	2	5
		% del total	0.0%	10.0%	6.7%	16.7%
Total	Cálculo	11	9	10	30	
	% del total	36.7%	30.0%	33.3%	100.0%	

**Figura 6**

*Esquema estadístico de barras de la Investigación Catastral y los Proyectos de Infraestructura Vial*



Fuente: Elaboración Propia SPSS V20



Interpretación: Como puede visualizarse en la tabla y figura; la investigación catastral se ubica en un nivel bajo, en un 20.0%, la infraestructura vial se encuentra en un nivel bajo, por otro lado; la investigación catastral en un nivel de medio, es en un 10.0%, la infraestructura vial está en un nivel medio. Así mismo; la investigación catastral se encuentra en un nivel aceptable, en un 6.7% cuando la infraestructura vial está en un nivel alto.

**Tabla 11**

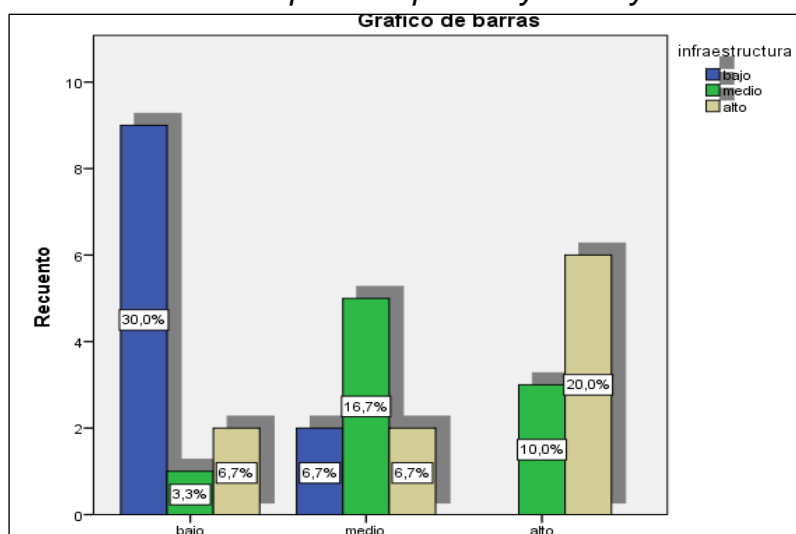
*La Etapa de adquisición y los Proyectos de Infraestructura Vial, desde la perspectiva de la SDV - Provias Nacional, Lima, 2020*

			bajo	medio	alto	
Adquisición	bajo	Cálculo	9	1	2	12
		% del total	30.0%	3.3%	6.7%	40.0%
	medio	Cálculo	2	5	2	9
		% del total	6.7%	16.7%	6.7%	30.0%
	alto	Cálculo	0	3	6	9
		% del total	0.0%	10.0%	20.0%	30.0%
Total	Cálculo	11	9	10	30	
	% del total	36.7%	30.0%	33.3%	100.0%	

Fuente: Elaboración Propia SPSS V20

**Figura 7**

*Esquema de barras de la Etapa de adquisición y los Proyectos de Infraestructura Vial*



Fuente: Elaboración Propia SPSS V20

Interpretación: Como podemos visualizar en la tabla y figura; la etapa de adquisición se encuentra en un nivel bajo, en un 30.0%, la infraestructura vial se encuentra en un nivel bajo, por otro lado; la etapa de adquisición en un nivel de medio, es en un 16.7%, la infraestructura vial está en un nivel medio. Así mismo; la etapa de adquisición se encuentra en un nivel aceptable, en un 20.0% cuando la infraestructura vial está en un nivel alto.

**Tabla 12**

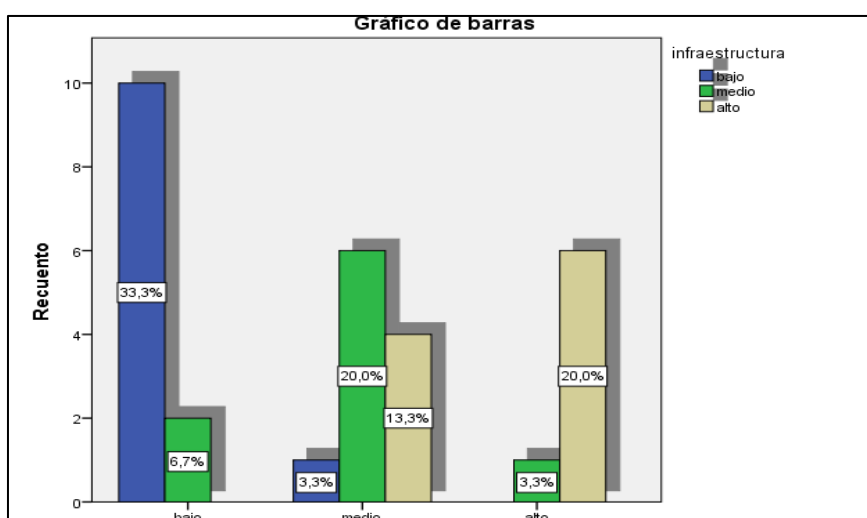
*La Obtención de la Titularidad y los Proyectos de Infraestructura Vial, desde la perspectiva de la SDV - Provias Nacional, Lima, 2020*

			bajo	medio	alto	
titularidad	bajo	Cálculo	10	2	0	12
		% del total	33.3%	6.7%	0.0%	40.0%
	medio	Cálculo	1	6	4	11
		% del total	3.3%	20.0%	13.3%	36.7%
	alto	Cálculo	0	1	6	7
		% del total	0.0%	3.3%	20.0%	23.3%
Total	Cálculo	11	9	10	30	
	% del total	36.7%	30.0%	33.3%	100.0%	

Fuente: Elaboración Propia SPSS V20

**Figura 8**

*Esquema de barras de la Obtención de la Titularidad y los Proyectos de Infraestructura Vial.*



Fuente: Elaboración Propia SPSS V20

Interpretación: Como podemos visualizar en nuestra tabla y figura; la obtención de la titularidad se encuentra en un nivel bajo, en un 33.3%, la infraestructura vial se encuentra en un nivel bajo, por otro lado; la obtención de la titularidad en un nivel de medio, es en un 20.0%, la infraestructura vial está en un nivel medio. Así mismo; la obtención de la titularidad se encuentra en un nivel aceptable, en un 20.0% cuando la infraestructura vial está en un nivel alto.

**Tabla 13**

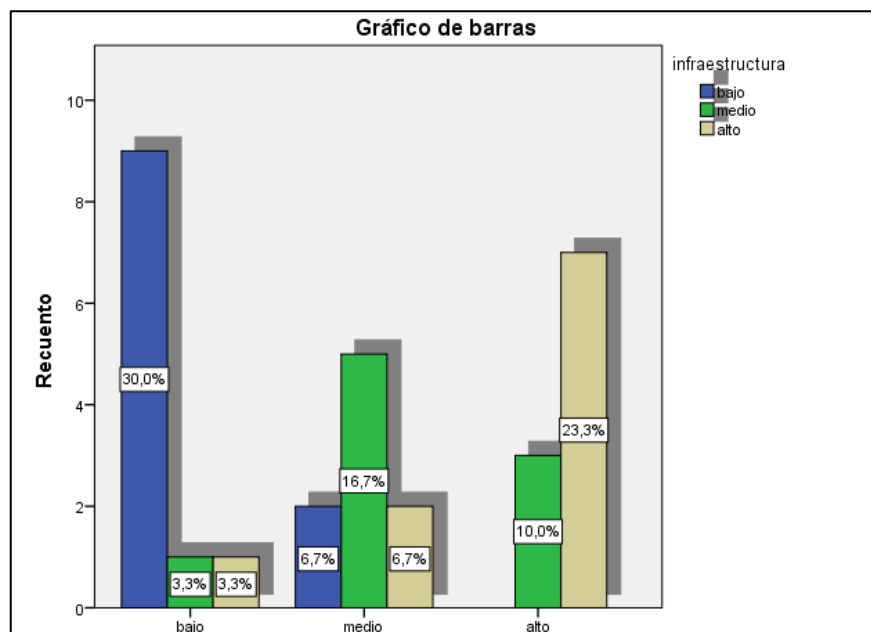
*La Obtención de la Titularidad y los Proyectos de Infraestructura Vial, desde la perspectiva de la SDV - Provias Nacional, Lima, 2020*

			bajo	medio	alto	
	bajo	Cálculo	9	1	1	11
		% del total	30.0%	3.3%	3.3%	36.7%
Gestión Predial	medio	Cálculo	2	5	2	9
		% del total	6.7%	16.7%	6.7%	30.0%
	alto	Cálculo	0	3	7	10
		% del total	0.0%	10.0%	23.3%	33.3%
Total		Cálculo	11	9	10	30
		% del total	36.7%	30.0%	33.3%	100.0%

*Fuente: Elaboración Propia SPSS V20*

**Figura 9**

*Esquema de barras de la Gestión predial y los Proyectos de Infraestructura Vial.*



*Fuente: Elaboración Propia SPSS V20*

Interpretación: Como podemos visualizar en la tabla y figura; la gestión predial se encuentra en un nivel bajo, en un 30.0%, la infraestructura vial se encuentra en un nivel bajo, por otro lado; la gestión predial en un nivel de medio, es en un 16.7%, la infraestructura vial está en un nivel medio. Así mismo; la gestión predial se encuentra en un nivel aceptable, en un 23.3% cuando la infraestructura vial está en un nivel alto

## 4.2 Resultados Estadísticos Inferenciales

### 4.2.1 Prueba de normalidad

Ho: La Variable de estudio de según su distribución no difiere de la distribución normal.

Ha: La Variable de estudio de según su distribución si difiere de la distribución normal.

Regla para su determinación;

Entonces Si, el Valor  $p > 0.05$ , se aceptara nuestra Hipótesis Nula (Ho)

Entonces Si, el Valor  $p < 0.05$ , se rechazara nuestra Hipótesis Nula (Ho). Y, se acepta la Hipótesis alterna Ha

**Tabla 14**

*Prueba de Normalidad*

		Shapiro-Wilk	
	Estadístico	gl	Sig.
Investiga Catastral	.798	30	.000
Adquisición	.783	30	.000
Titularidad	.794	30	.000
Infraestructura	.786	30	.000
Gestión predial	.786	30	.000

a. Corrección de la significación de Lilliefors

*Fuente: Elaboración Propia SPSS V20*

La nuestra prueba de normalidad de las variables nos presenta un valor  $p=0.000 < 0.05$  (Shapiro-Wilk para  $n < 50$  datos). Ambos se ajustan adecuadamente a una distribución no normal, permitiéndonos a aplicar el Coeficiente de Rho Spearman

Frente a las pruebas planteadas, rechazamos la opción de la Ho y concluimos en que las variables provienen de una distribución no normal, por lo que está justificada la aplicación estadística no paramétrico.

## 4.2.2 Contratación de Hipótesis

### Prueba de contratación a la Hipótesis general

Hipótesis general

Existe una relación significativa entre la Gestión Predial y los Proyectos de Infraestructura Vial, desde la perspectiva de la SDV - Provias Nacional, Lima, 2020

Hipótesis Nula.

No existe una relación significativa entre la Gestión Predial y los Proyectos de Infraestructura Vial, desde la perspectiva de la SDV - Provias Nacional, Lima, 2020

Regla para su determinación;

Entonces Si, el Valor  $p > 0.05$ , se aceptara nuestra Hipótesis Nula ( $H_0$ )

Entonces Si, el Valor  $p < 0.05$ , se rechazara nuestra Hipótesis Nula ( $H_0$ ). Y, se acepta la Hipótesis alterna  $H_a$

### Tabla 15

*Correlación de la variable gestión predial y los proyectos de infraestructura vial*

		Gestión predial	Infraestructura
Rho de Spearman	Coefic. de correlación	1,000	,716**
	Significancia (bilateral)	.	,000
	N	30	30
	Coefic. de correlación	,716**	1,000
	Significancia (bilateral)	,000	.
	N	30	30

(\*\*) Correlación significativa al nivel 0,01 (bilateral).

*Fuente: Elaboración Propia SPSS V20*

El resultado correspondiente al análisis realizado al coeficiente de correlación de Rho de Spearman es de 0.716, donde nos muestra claramente la existencia de relación positiva

entre las variables, además de ello que este se encuentra en un nivel positivo alto de correlación, y siendo así que el nivel de significancia bilateral con  $p=0.00<0.05$  (altamente significativo), posemos decir que se rechaza la Hipótesis nula y aceptamos nuestra Hipótesis alterna. Concluyendo así: que, la Gestión Predial se relacionan significativamente con los proyectos de Infraestructura Vial, desde la perspectiva de la SDV - Provias Nacional, Lima, 2020.

### **Prueba de Hipótesis Específica 1**

Hipótesis específica 1

Existe una relación significativa entre la Investigación catastral y los Proyectos de Infraestructura Vial, desde la perspectiva de la SDV - Provias Nacional, Lima, 2020

Hipótesis Nula.

No existe una relación significativa entre la Investigación catastral y los Proyectos de Infraestructura Vial, desde la perspectiva de la SDV - Provias Nacional, Lima, 2020

Regla para su determinación;

Entonces Si, el Valor  $p > 0.05$ , se aceptara nuestra Hipótesis Nula ( $H_0$ )

Entonces Si, el Valor  $p < 0.05$ , se rechazara nuestra Hipótesis Nula ( $H_0$ ). Y, se acepta la Hipótesis alterna  $H_a$

**Tabla 16***Correlación Investigación Catastral y los proyectos de infraestructura vial*

		Investigación Infraestructura	
Rho de Spearman	Coefic. de correlación	1,000	,333
	Investigación Significancia (bilateral)	.	,072
	N	30	30
	Coefic. de correlación	,333	1,000
	Infraestructura Significancia (bilateral)	,072	.
	N	30	30

De acuerdo a los resultados obtenidos tenemos que, el coeficiente de correlación de Rho de Spearman el cual es de 0.333, y siendo así que el nivel de significancia bilateral es de 0,72. que es mayor al valor  $p=0.00 > 0.05$ , por lo tanto, se rechaza la Hipótesis alterna y se acepta la Hipótesis nula. Considerando una correlación negativa alta.



## Prueba de Hipótesis Específica 2

### Hipótesis específica 2

Existe una relación significativa entre la etapa de adquisición y los Proyectos de Infraestructura Vial, desde la perspectiva de la SDV - Provias Nacional, Lima, 2020

### Hipótesis Nula.

No existe una relación significativa entre la etapa de adquisición y los Proyectos de Infraestructura Vial, desde la perspectiva de la SDV - Provias Nacional, Lima, 2020

Regla para su determinación;

Entonces Si, el Valor  $p > 0.05$ , se aceptara nuestra Hipótesis Nula ( $H_0$ )

Entonces Si, el Valor  $p < 0.05$ , se rechazara nuestra Hipótesis Nula ( $H_0$ ). Y, se acepta la Hipótesis alterna  $H_a$

**Tabla 17**

*Correlación etapa de adquisición y los proyectos de infraestructura vial*

		Adquisición Infraestructura		
Rho de	Adquisición	Coefic. de correlación	1,000	,621**
	Infraestructura	Significancia (bilateral)	.	,000
Spearman	Adquisición	N	30	30
	Infraestructura	Coefic. de correlación	,621**	1,000
	Adquisición	Significancia (bilateral)	,000	.
	Infraestructura	N	30	30

(\*\*) Correlación significativa al nivel 0,01 (bilateral).

*Fuente: Elaboración Propia SPSS V20*

De acuerdo a los resultados obtenidos tenemos que el coeficiente de correlación de Rho de Spearman es de 0,621, el cual nos indica que existe una relación positiva entre las variables, adicionalmente este se encuentra en el nivel de correlación positiva moderada, siendo el nivel de significancia bilateral  $p=0.00<0.05$  (altamente significativo), se procede a rechazar a nuestra la Hipótesis nula y se acepta nuestra Hipótesis alterna, concluyendo así:

que, la etapa de adquisición se relacionan significativamente con los proyectos de Infraestructura Vial, desde la perspectiva de la SDV - Provias Nacional, Lima, 2020.

### Prueba de Hipótesis Específica 3

Hipótesis específica 3

Existe una relación significativa entre la obtención de la titularidad y los Proyectos de Infraestructura Vial, desde la perspectiva de la SDV - Provias Nacional, Lima, 2020

Hipótesis Nula.

No existe una relación significativa entre la obtención de la titularidad y los Proyectos de Infraestructura Vial, desde la perspectiva de la SDV - Provias Nacional, Lima, 2020

Regla para su determinación;

Entonces Si, el Valor  $p > 0.05$ , se aceptara nuestra Hipótesis Nula (Ho)

Entonces Si, el Valor  $p < 0.05$ , se rechazara nuestra Hipótesis Nula (Ho). Y, se acepta la Hipótesis alterna Ha

### Tabla 18

*Correlación obtención de titularidad y los proyectos de infraestructura vial*

		Titularidad Infraestructura		
Rho de Spearman	Titularidad	Coefic. de correlación	1,000	,821**
		Significancia (bilateral)	.	,000
		N	30	30
	Infraestructura	Coefic. de correlación	,821**	1,000
		Significancia (bilateral)	,000	.
		N	30	30

(\*\*) Correlación significativa al nivel 0,01 (bilateral).

Fuente: Elaboración Propia SPSS V20

De acuerdo a los resultados obtenidos el coeficiente de correlación de Rho de Spearman es de 0.821, el cual nos da la existencia positiva de relación entre las variables, además, que este cuenta con un nivel de correlación positiva alta, y siendo así que el nivel de significancia bilateral  $p=0.00<0.05$  considerado altamente significativo, procedemos a rechazar a nuestra Hipótesis nula y se acepta a nuestra Hipótesis alterna, concluyendo así: que, la obtención de la titularidad se relacionan significativamente con los proyectos de Infraestructura Vial, desde la perspectiva de la SDV - Provias Nacional-MTC, Lima, 2020

## V.- DISCUSIÓN

Al desarrollar el análisis de Hipótesis se pudo determinar la existencia de la existencia de correlación determinante entre las variables planteadas en esta investigación sobre La Gestión Predial y los proyectos de infraestructura vial, cuyo valor p es de 0,00 ( $<0,05$ ) y el nivel de correlación del de Rho de Spearman 0,716, considerándose una correlación positiva alta. Por lo tanto, se podría decir que, en cuanto mejor se desarrolle la Gestión Predial, mayor probabilidad habrá en que los proyectos de infraestructura vial puedan ejecutarse sin retrasos.

Asimismo, en esta tesis, tiene similitud en lo expuesto según (Jiménez, 2016) en su tesis para optar el grado de Magíster en Regulación y Gestión de Servicios Públicos en su investigación no experimental, su propuesta nos dice que el factor institucional es la pieza fundamental y adecuada en la gestión predial, mediante una estructuración que prevean adquirir oportunamente los inmuebles. De acuerdo a esta conclusión me permito validar mi Hipótesis de investigación determinando la existencia de un alto grado de relación entre ambas variables y afirmando que hay similitud. Es por ello que, se concluye que la implementación, aplicación y desarrollo de las actividades que aglomera la gestión predial, ya que cumple un rol muy importante y necesario, cuando se toda vez que se requiera la libre disponibilidad de áreas de necesarias para un proyecto de infraestructura vial, toda vez que estas se refieran inmuebles de propiedad privadas y estatales.

Del mismo modo, según lo expuesto por (Barrionuevo & Watanabe, 2015) en su Trabajo de Investigación presentado para optar al Grado Académico de Magíster en Regulación de Servicios Públicos y Gestión de Infraestructura, en su investigación no experimental descriptivo, en el que realizo mediante el uso de encuestas a 8 funcionarios públicos y entre ellos tres expertos en la materia, en relación a los motivos de la demora en los procesos de expropiación, luego de su estudio concluye, que, la gestión predial conjuntamente con el procedimiento de adquisición y expropiación se trata de una problema multidimensional considerándose como el mayor problema en las actividades que se relacionan con la identificación, valuación y saneamiento de los predios. De acuerdo la conclusión planteada en la mencionada tesis. Por ello en similitud a lo concluido nos permite validar la Hipótesis de investigación determinando así, el grado de relación entre ambas variables y afirmando que hay similitud. Ya que la gestión predial es pieza fundamental toda

vez que se requiera la disponibilidad de áreas necesarias para un proyecto de infraestructura vial, mediante las actividades de identificación, valuación y saneamiento de predios.

Por otro lado así también (Mejía, 2019), en su tesis para optar el grado académico de magíster en regulación de los servicios públicos Mecanismos para Gestionar el Riesgo de Expropiación de Terrenos en Concesiones de Transporte de Uso Público en Modalidad de Asociación Público Privada: El Caso Peruano, luego de su estudio concluye que, La Presencia de retrasos en la entrega de terrenos en diversos proyectos, obedece factores como a falta de catastro, que no permiten la identificación precisa de inmuebles, la falta de presupuesto para pagos justiprecios y que el estado asuma la gestión predial de adquisición de predios. Dando lugar a validar la Hipótesis de investigación determinando su grado de relación.

Por otro lado así también (Pacheco, 2015), en su tesis doctoral regulación del derecho de propiedad en Venezuela y gobernabilidad del estado a partir de la constitución nacional de 1999, que luego de su investigación, Propone un estudio de títulos, identificando tipologías de afectación al derecho de propiedad según su modalidad de interés nacional, aplicando la ley de expropiación por causa de utilidad pública o social, Ordenamiento del territorio, planes de seguridad y defensa nacional, servidumbre, las modalidades de afectación a la propiedad. De lo mencionado nos permite validar la Hipótesis de investigación.

Por otro lado así también (Garaycoa, 2017) es su proyecto de “Investigación apoyo y soporte en el proceso de gestión predial y en la elaboración de insumos técnicos para el proyecto corredor del sur fase III del programa vías para la equidad” , que luego de su investigación, La gestión predial es un proceso sistemático que abarca diferentes pasos para llegar a la adquisición de predios requeridos para el desarrollo de infraestructura vial, presentando como principales errores son la mala asociación de información entre diferentes entidades que manejan todo lo asociado al bien inmueble y la propiedad. Dando lugar a validar la Hipótesis de investigación determinando su grado de relación.

Por otro lado así también Según (Molina, 2019), en su investigación analítica de la Gestión social y predial en la construcción de infraestructura para sistemas integrados de transporte masivo – SITM, en cinco ciudades Colombianas, luego de investigación concluye que, La adquisición de predios para obras de infraestructura ha sido mirada como un

problema y un aspecto meramente técnico del campo jurídico, que alberga un predio, por lo que se debe determinar acciones que mitiguen el impacto de una compra involuntaria, adquisición predial, permite soluciones con la necesidades. Dando lugar a validar la Hipótesis de investigación determinando su grado de relación. Dando lugar a validar la Hipótesis de investigación determinando su grado de relación.

En cuanto al análisis a la evaluación de la Hipótesis específica 1, de que, si existe una relación significativa entre la Investigación catastral y los Proyectos de Infraestructura Vial, se pudo obtener un valor 0.333, el nivel de significancia bilateral es de 0.72, que es mayor al valor  $p=0.00 > 0.05$ , por lo tanto, se rechaza la Hipótesis alterna y se acepta la Hipótesis nula. Considerando una correlación negativa alta. Sin embargo, se debería realizar un análisis más profundo a estas variables ya que, la investigación catastral es fundamental siempre que se plantean proyectos de infraestructura vial, siempre que se busca mejorar o ampliar las dimensiones de una vía, cuyo efecto conlleva a la adquisición de predios catastrados y no catastrados.

En cuanto al análisis a la evaluación de la Hipótesis específica 2 de que, si Existe una relación significativa entre la etapa de adquisición y los Proyectos de Infraestructura Vial, se obtuvo un valor de 0.621, el nivel de significancia bilateral es bilateral  $p=0.00 < 0.05$  (altamente significativo), determinando de que la adquisición se correlaciona significativamente con los proyectos de infraestructura Vial. Estos resultados nos determinan que para que un proyecto de infraestructura se pueda ejecutar, antes de debe de realizar un proceso de adquisición de áreas necesarias donde se proyecta la infraestructura.

En cuanto al análisis a la prueba de la Hipótesis específica 3 de que, si Existe una relación significativa entre la obtención de la titularidad y los Proyectos de Infraestructura Vial, se obtuvo un valor de 0.821, el nivel de significancia bilateral es bilateral  $p=0.00 < 0.05$  (altamente significativo), determinado así que la obtención de la titularidad se relaciona significativamente con los proyectos de infraestructura vial. Este resultado nos determina que la obtención de la titularidad del suelo de fundación donde se proyecta la ejecución de una infraestructura vial se podría ejecutar con mayor eficiencia.

## VI.- CONCLUSIONES

Primera: En esta investigación, con relación a la evaluación y el análisis aplicada a la Hipótesis general planteada, se ha logrado demostrar que, la Gestión predial guarda relación importante con los Proyectos de Infraestructura Vial desde la perspectiva de la SDV - Provias Nacional-MTC, Lima, 2020; habiendo obtenido como resultados que el coeficiente de correlación de Rho Spearman cuenta con un valor de 0.716, demostrando que en nuestras variables una existencia de una correlación positiva alta.

Segunda: En esta investigación, con relación a la evaluación y análisis aplicada a la primera Hipótesis específica, se ha logrado demostrar que, la etapa de la investigación catastral muestra la no existencia de relación con los Proyectos de Infraestructura Vial desde la perspectiva de la SDV - Provias Nacional-MTC, Lima, 2020; toda vez que, se aceptó la Hipótesis nula en la Hipótesis específica indicada.

Tercera: En esta investigación, con relación a la evaluación y análisis aplicada a la primera Hipótesis específica, se ha demostrado que la etapa de adquisición, guarda relación importante con los Proyectos de Infraestructura Vial desde la perspectiva de la SDV - Provias Nacional-MTC, Lima, 2020; habiendo obtenido como resultados que el coeficiente de correlación de Rho Spearman de 0.621, demostrando que en nuestras variables una existencia de una correlación positiva alta.

Cuarta: En esta investigación, con relación a la evaluación y análisis aplicada a la primera Hipótesis específica, se ha demostrado que la etapa de obtención de la titularidad guarda relación con los Proyectos de Infraestructura Vial desde la perspectiva de la SDV - Provias Nacional-MTC, Lima, 2020; siendo que el coeficiente de correlación de Rho Spearman de 0.821, demostrando que en nuestras variables una existencia de una correlación positiva.

Por lo mencionado en los párrafos precedentes en relación a la investigación y evaluación que se realizó a las variables, esta investigación nos ha permitido determinar que existe una fuerte relación entre la Gestión predial y los proyectos de infraestructura vial, evaluación se fue desarrollada y analizada en esta investigación.

## VII.- RECOMENDACIONES

Primera: Se recomienda que la gestión predial debe de ser considerada muy importancia frente a los proyectos de infraestructura, más aún cuando se trate de proyectos de interés nacional, por ello la Gestión predial debe de ser implementada oportunamente desde el inicio del planeamiento del proyecto vial y en conjunto con la formulación de un proyecto de infraestructura vial. Lo mencionado es en referencia a los resultados y al análisis realizado en el la investigación, donde se pudo determinar la existencia de un alto nivel de relación positiva entre las variables.

Segunda: de acuerdo a la investigación realizada, se recomienda realizar una adecuada investigación catastral y su respectivo análisis, por otro lado es necesario que los entes generadores de catastro puedan contar con una base catastral actualizada y georreferenciada al datum WGS 84, así como también determinar el método de conversión del datum psad56 al Wgs84, a fin de caer en errores por temas de conversión, por otro lado que los estudios con fines de adquisición, puedan desarrollarse eficientemente. Se hace la recomendación aun cuando en nuestra prueba a nuestra Hipótesis, nuestro resultado haya tenido un resultado negativo nula, ya que considero que el catastro es muy importante para la gestión predial.

Tercera: De acuerdo a los resultados obtenidos se recomienda que la adquisición de bienes o inmuebles correspondientes a áreas necesarias que se requieran para los proyectos de infraestructura más aun cuando estas sean declaradas de necesidad pública, los mecanismos de adquisición se puedan aplicar eficientemente, los mecanismos establecidos en la Ley N°30025 y demás normas vigentes. Es la recomendación toda vez que en nuestra investigación y al análisis realizado, en busca de una correlación, se ha podido determinar la existencia positiva a un nivel moderado entre las variables.

Cuarta: de acuerdo a nuestros resultados obtenidos en nuestra investigación se recomienda que la obtención de la titularidad de las áreas adquiridas en el desarrollo de las gestión predial, ya que con la obtención de la titularidad de las áreas necesarias, los proyectos de infraestructura vial podrían planificarse y desarrollarse a un nivel óptimo libre de eventualidades no deseadas por parte de una inadecuada gestión predial, toda vez que, en nuestra evaluación y análisis a nuestra Hipótesis, tenemos como resultado favorable la existencia de correlación positiva alta entre las variables analizadas.



## REFERENCIAS

- Acero Acero , R. (2018). *Planificación del transporte Público Urbano del Canton Cañar*.
- AGUILAR, A. K. (2019). *Mecanismos para Gestionar el Riesgo de Expropiación de en Concesiones de Transportes de Uso Público en Modalidad de Asociación Público Privada: El caso Peruano*.
- Alvarado , E., & Cevallos, G. (2017). *Gestión Administrativa y calidad de servicio en la Dirección General de Control y Supervisión de Comunicaciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones 2014*. Lima.
- America TV. (2019). SMP: mototaxistas realizan protesta frente a la municipalidad. págs. <https://www.americatv.com.pe/noticias/actualidad/smp-mototaxistas-realizan-protesta-frente-municipalidad-n359785>.
- Arellano Gault, D. (2004). *Gestión Estratégica para el Sector Público* . Mexico: Fondo de Cultura Económica.
- Auto.com. (2019). Odisha auto-rickshaw driver fined Rs 47,500 under MV Act. págs. <https://auto.economictimes.indiatimes.com/news/industry/odisha-auto-rickshaw-driver-fined-rs-47500-under-mv-act/70978884>.
- Balladares Carrasquillo, M. (2018). *Metodología para la Determinación de Flota de Transporte Comercial, modalidad Carga liviana caso Cantón Chambo Provincia de Chimborazo*.
- Barrionuevo, A., & Watanabe, A. (2015). *Demora en la Entrega de Predios Necesarios para la Ejecución de Proyectos Viales concesionados*.
- BBC NEWS. (febrero de 2020). Lagos motorbike taxi ban: Chaos as Nigerian city removes okadas. págs. <https://www.bbc.com/news/world-africa-51353665>.
- Beltrán, V., Cardona, V., Cavallo, N., Contreras, D., Correa, J., d. I., . . . Gallo, W. (2019). *Lecturas sobre derecho de tierras - Tomo III*. Colombia: Universidad Externado.
- Canal N. (2019).

Chávez, P. J. (2016). *“GESTIONES PARA LA OBTENCIÓN DE BIENES PÚBLICOS Y/O PRIVADOS NECESARIOS PARA LA EJECUCIÓN DE LOS CONTRATOS DE CONCESIÓN: EL CASO DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL Y FÉRREA.*

Cunha Linke, C., Maciente Rocha, J., Alcalá, A., Palacios, A., Suárez, M., Gómez, M., . . . Pardo, C. (2018). *Transporte y Desarrollo en América Latina.* Banco de Desarrollo de América Latina.

Diario El Correo. (15 de Abril de 2018). Obtenido de <https://diariocorreo.pe/edicion/lima/mototaxis-en-el-reino-del-caos-y-la-informalidad-813537/>

Diario el Peruano. (8 de Agosto de 2019). *El Imperio de las mototaxis.* Obtenido de <http://www.elperuano.pe/noticia-el-imperio-las-mototaxis-37600.aspx>

DÍAZ, S. D. (2017). *APOYO Y SOPORTE EN EL PROCESO DE GESTIÓN PREDIAL Y EN LA ELABORACIÓN DE INSUMOS TÉCNICOS PARA EL PROYECTO CORREDOR DEL SUR FASE III DEL PROGRAMA “VIAS PARA LA EQUIDAD. BOGOTÁ D.C.*

El Peruano. (2018).

El Peruano. (2019).

García, M. (2014). *Gestión administrativa para mejorar la eficacia de la oficina de transportes y seguridad vial de la municipalidad provincial de Sanchez Carrión.* Trujillo.

Gestión. (2019).

Gestión. (2020).

Gestión, D. (2016).

Gogo. (5 de Diciembre de 2017). *La historia del mototaxi.* Obtenido de <https://gogo.pe/noticias/la-historia-del-mototaxi/>

Gonzales, M. (2013). *Planeación y Control Aplicado en las Asociaciones de Mototaxis de el Progreso, Jutiapa.*

- Hernandez, R. Fernandez, C. y Baptista, P. (2014). *Fundamentos de metodología de la investigación*. Mexico D.F.: McGraw Hill.
- Instituto de Opinion Publica - PUCP. (1 de Agosto de 2010). *¿Transporte público?* Obtenido de <http://iop.pucp.edu.pe/images/documentos/El%20problema%20del%20transporte%20-%20Agosto%202010.pdf>
- Jara Risco , M., & Vasquez Cordova, J. (2015). *El Servicio de Transporte Público Urbano de personas: libre mercado y regulación*. Lima.
- Kaplan, R., & Norton, D. (2000). *Cuadro de Mando integral* . Barcelona: Gestion 2000.
- La Republica. (2018). Comas: mano dura contra la informalidad. págs. <https://larepublica.pe/reportero-ciudadano/1260402-comas-mano-dura-transporte-informal/>.
- La República. (2020).
- MML. (2013). *Ordenanza 1693-2013 Ordenanza macro que regula el servicio de pasajeros en Vehiculos Menores*.
- Mundo Tejada, J. (2002). *El Transporte Colectivo Urbano: Aplicación del Enfoque de Sistemas para un mejor servicio*. Merida Venezuela.
- Obando Patiño, A., & Aguirre, A. (2016). Academia Española.
- Ocmin Mendoza, J. (2015). *La Seguridad Vial y la Conciencia Cívica ciudadana en los Mototaxistas de la Ciudad de Yurimaguas*.
- Oviedo Moncayo, M. (2017). *Análisis de Rutas y frecuencias de Transporte Publico Urbano y su relacion con la calidad de Servicio para la ciudad de Riobamba Provincia de Chimborazo* .
- Padilla de la Ossa, D. (2015). *Efecto del Mototaxismo en la Movilidad urbana de Monteria (Colombia)*.

- Panta Boggio, L. (2018). *Incorporación de Infracciones y Sanciones al reglamento Distrital de transporte y Tránsito Terrestre para mejorar el servicio de Transporte público especial de pasajeros en el distrito de Lambayeque.*
- Peru. (2012). *Ley 27181 - 2012 Ley general de Transporte y tránsito Terrestre.*
- Peru. (2013). *Ordenanza 1693-2013 Ordenanza Macro que regula el Servicio de Transporte Público Especial de Pasajeros y Carga en Vehículos Menores en Lima metropolitana.*
- Peru 21. (2011). *Más Inseguridad por casos de mototaxis.* Obtenido de <http://archivo.peru21.pe/noticia/729812/crece-inseguridad-cono-norte-mototaxis>
- Peru 21. (2018). *¿Cómo conseguir licencia para conducir una moto? Aquí te lo explicamos.*
- Polanco, Palomino, Zapata, Ramirez, & Valencia. (2014). *AMBIENS.*
- Roca Ramos , M., & Balboa Padilla, L. (2015). *Sistema de Control de Infracciones y Sanciones para Vehículos Menores Mototaxis.*
- RPP Noticias. (2016).
- Sánchez, H. y Reyes, C. (2015). *Metodología y diseños en la investigación científica.* Lima: Mantaro.
- Yangali Gamarra, J. (2018). *Gestión del Tránsito Vehicular en el cercado de Lima 2018.*

## ANEXOS

### Anexo N° 01 Operacionalización de la Variable la Gestión Predial

Dimensiones	Indicadores	Ítems	Escala de medición	Nivel y rango
Investigación Catastral	Información Técnica	1,2	Ordinal de tipo Likert [1] “Totalmente en desacuerdo” [2] “Desacuerdo” [3] “Ni en desacuerdo ni de acuerdo” [4] “De acuerdo” [5] “Muy de acuerdo”	<b>“Eficiente”</b> [63 – 95]
	Información Jurídica	3,4,		
	Información Socio - Económico	5,6		<b>“Regular”</b> [31 – 62]
Actividades para la adquisición	Identificación de predios	7,8		<b>“Eficiente”</b> [19-30]
	valorización de predios	9,10		
	Negociación de predios	11,12		
Obtención de titularidad	Trato directo	13,14		
	Expropiación de predios	15,16		
	Trasferencia Interestatal de prediales	17		
	Liberación de interferencias	18,19		

## Anexo N° 02 Operacionalización de la Variable Proyectos de Infraestructura vial

Dimensiones	Indicadores	Ítems	Escala de medición	Nivel y rango
Derecho De Vía	Disposición	1,2	Ordinal de tipo Likert [1] “Totalmente en desacuerdo” [2] “Desacuerdo” [3] “Ni en desacuerdo ni de acuerdo” [4] “De acuerdo” [5] “Muy de acuerdo”	<b>“Eficiente”</b> [67 – 100]
	Demarcación	3,4		
	Señalización	5,		
	Dimensión	6,7		
Impacto Socioeconómico	Accesibilidad	8,9		<b>“Regular”</b> [33 – 66]
	Conectividad	10,11		
	Credibilidad	12,13		
Impacto Predial	Disponibilidad física	14,15,16		<b>“Ineficiente”</b> [20-32]
	Disponibilidad jurídica	17,18,19		

PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	VARIABLES E INDICADORES				
<p>Problema general: ¿Qué relación existe entre la Gestión Predial y los proyectos de infraestructura vial, desde la Perspectiva de la Subdirección de Derecho de vía de Provias Nacional - MTC?</p> <p>Problemas específicos: ¿Qué relación existe entre la investigación Catastral y los proyectos de infraestructura vial, desde la Perspectiva de la Subdirección de Derecho de vía de Provias Nacional - MTC?</p> <p>¿Qué relación existe Adquisición predial y los proyectos de infraestructura vial, desde la Perspectiva de la Subdirección de Derecho de vía de Provias Nacional - MTC?</p> <p>¿Qué relación existe entre la Obtención de titularidad y los proyectos de</p>	<p>Objetivo general: ¿Determinar la relación entre la Gestión Predial y los proyectos de infraestructura vial, desde la Perspectiva de la Subdirección de Derecho de vía de Provias Nacional - MTC?</p> <p>Objetivos específicos: ¿Determinar la relación entre la investigación catastral y los proyectos de infraestructura vial, desde la Perspectiva de la Subdirección de Derecho de vía de Provias Nacional - MTC?</p> <p>¿Determinar la relación entre la adquisición de prediales y los proyectos de infraestructura vial, desde la Perspectiva de la Subdirección de Derecho de vía de Provias Nacional - MTC?</p> <p>¿Determinar la relación entre la Obtención de la Titularidad y los</p>	<p>Hipótesis general: ¿Existe relación significativa entre la Gestión Predial y el Corredor vial sur y los proyectos de infraestructura vial, desde la Perspectiva de la Subdirección de Derecho de vía de Provias Nacional - MTC?</p> <p>Hipótesis específicas: ¿Existe relación significativa entre investigación catastral y los proyectos de infraestructura vial, desde la Perspectiva de la Subdirección de Derecho de vía de Provias Nacional - MTC?</p> <p>¿Existe relación significativa existe entre la adquisición predial y los proyectos de infraestructura vial, desde la Perspectiva de la Subdirección de Derecho de vía de Provias Nacional - MTC?</p>	Variable 1: Gestión Predial				
			Dimensiones	Indicadores/Ítems	Escala de valores	Rango	
			Investigación Catastral	Información Técnica	Ordinal de tipo Likert (1)	Totalmente en desacuerdo	Eficiente (63 - 95)
			Adquisición predial	Información Jurídica Socio - Económico	(2)	Desacuerdo (3)	Regular (31 - 62)
Obtención de titularidad	Identificación de predios valorización de predios Negociación de predios	Ni en desacuerdo ni de acuerdo (4)	De acuerdo (5)	Ineficiente (19-30)			
	Trato directo Expropiación de predios Traslación Interestatal de prediales Liberación de interferencias	Muy de acuerdo					
	Variable 2: La Infraestructura Vial						
Dimensiones	Indicadores/Ítems	Escala de valores	Rango				

<p>infraestructura vial, desde la Perspectiva de la Subdirección de Derecho de vía de Provias Nacional - MTC?</p>	<p>proyectos de infraestructura vial, desde la Perspectiva de la Subdirección de Derecho de vía de Provias Nacional - MTC?</p>	<p>¿Existe relación significativa entre Obtención de la Titularidad y los proyectos de infraestructura vial, desde la Perspectiva de la Subdirección de Derecho de vía de Provias Nacional - MTC?</p>	<p>Derecho de vía</p> <p>Impacto Socioeconómico</p> <p>Impacto Predial</p>	<p>Disposición Demarcación Señalización Dimensión</p> <p>Accesibilidad Conectividad Credibilidad</p> <p>Disponibilidad física Disponibilidad jurídica</p> <p>Ordinal de tipo Likert (1) Totalmente en desacuerdo (2) Desacuerdo (3) Ni en desacuerdo ni de acuerdo (4) De acuerdo (5) Muy de acuerdo</p> <p>Eficiente (67 - 100)</p> <p>Regular (33 - 66)</p> <p>Ineficiente (19-32)</p>
---	--	---	--	--

Tipo de Diseño	Técnicas e instrumento	Estadísticas	Población y Muestra
----------------	------------------------	--------------	---------------------

<p>Para Hernández. Fernández y Baptista (2014, p. 93), para medir dos variables en una investigación cuantitativa, se debe buscar el nivel de correlación.</p> <p>Esta investigación tiene como propósito medir el grado de relación y/ o correlación entre las variables propuestas, por eso se dice que es de tipo correlacional.</p> <p>El diseño es no experimental, las variables</p>	<p>Para Hernández, Fernández y Baptista (2014, p. 217) el cuestionario es un conjunto de preguntas referente a una o más variables, que posteriormente serán medidas.</p> <p>Vara (2012, p.44) define a la encuesta, es una técnica recurrente en las investigaciones cuantitativas, ya a través de esta técnica</p>	<p>Fase descriptiva:</p> <p>En esta investigación, los datos se procesaron a partir de la encuesta, luego estos datos fueron tabulados en Microsoft Excel 2010 para ser ingresados al software de estadística SPSS V 23; en donde se realizaron la prueba de confiabilidad de Alfa de Cronbach, el análisis de frecuencia y las tablas de comparaciones o cruzadas.</p> <p>Fase Inferencial</p>	<p>Bernal (2010, p.160) la población es la totalidad de elementos e individuos con características similares.</p> <p>En este trabajo, la población estuvo compuesta por los colaboradores de la sub dirección de derecho de vía – Provias Nacional - MTC, que estuvo compuesta por funcionario del área.</p> <p>Para Arias (2006, p.144) la muestra es el conjunto de sujetos que se toma de la población para estudiar un fenómeno estadístico. En esta investigación se usó el muestreo no probabilístico; que consiste en escoger un tipo de la población por el hecho de que sea viable, por tal razón se está seleccionando a los colaboradores de área de sub dirección de derecho de vía – Provias Nacional - MTC, por ser accesibles, más no porque se haya usado un juicio estadístico.</p>
--	--	---	--



<p>no fueron alteradas en el proceso; también es transversal porque la información recolectada se da un periodo de tiempo determinado, es retrospectivo; porque los datos existen y correlacional porque va a permitir establecer el nivel de asociación entre la variable independiente y dependiente.</p>	<p>los sujetos de estudio ofrecen información relevante de la variable a utilizar.</p> <p>El cuestionario de la variable independiente: Gestión predial, está compuesto por 3 dimensiones: Investigación Catastral, Adquisición y Obtención de titularidad; con un total de 19 ítems y el cuestionario de la variable dependiente: Proyectos de infraestructura vial, está compuesto por 3 dimensiones: derecho de vía, Impacto Socioeconómico E impacto predial; dando un total de 20 ítems.</p>	<p>Se inicia con la prueba de normalidad de Shapiro de Wilk, se usó este método, debido a que los datos almacenados no son mayores a 50, estos resultados permitieron verificar si los datos obtenidos provienen de una distribución normal o atípica, de acuerdo al resultado obtenido se elegiría el tipo de prueba de Hipótesis a usar.</p> <p>El resultado obtenido en la investigación, indican los datos provienen de una distribución asimétrica o anormal, por tal razón en la prueba de Hipótesis se usó la prueba no paramétrica de Rho Spearman.</p>	<p>CONDICIÓN</p> <p>Funcionarios Total</p>	<p>SDV-PVN</p> <p>30 30</p>
---	---	---	--	---------------------------------

## Anexo N° 03 Instrumento de investigación: de la variable Gestión predial

### Aplicación del instrumento

Estimados: estoy realizando una encuesta para recopilar datos acerca de la Gestión Predial y los Proyectos de Infraestructura Vial, desde la perspectiva de la Subdirección de Derecho de Vía. Le agradezco de antemano cada minuto de su tiempo por responder las siguientes preguntas:

### INSTRUCCIONES:

Marcar con un aspa (x) la alternativa que Ud. Crea conveniente. Se le recomienda responder con la mayor sinceridad posible. Totalmente de acuerdo (5) – De acuerdo (4) – Ni de acuerdo/Ni en desacuerdo (3) - En desacuerdo (2) – Totalmente en desacuerdo (1)

DIMENSIÓN 1: Investigación documentaria		1	2	3	4	5
1	Resulta necesario realizar la investigación técnica minuciosa y esencial para las actividades de la Gestión Predial					
2	Durante el desarrollo de la investigación a la información técnica debe estar relacionada entre la infraestructura vial y a la información catastral					
3	La investigación jurídica, tiene como objeto el estudio del derecho legal para las actividades de la Gestión Predial					
4	La investigación jurídica catastral debe consistir en el estudio de títulos para el buen desarrollo de proceso de adquisición.					
5	Es el estudio de impacto ambiental donde caracteriza el impacto socioeconómico del ámbito de estudio.					
6	Mediante de la evaluación socioeconómica se busca determinar las perdidas en la calidad de vida y sus aspiraciones.					
DIMENSIÓN 2: Actividades para la adquisición		1	2	3	4	5
7	Es necesario elaborar un empadronamiento de los predios identidades como afectados para respectiva adquisición					
8	Es necesario clasificar los tipos de afectación para su respectivo tratamiento en la etapa de valorización (terreno, edificación, obras complementarias, cultivos)					
9	Es competencia del Ministerio de Vivienda Construcción y Saneamiento, valorizar los elementos de adquisición.					
10	Los expedientes técnicos legales, son valorizados con valores comerciales de libre mercado debidamente sustentados.					
11	Se cumple como parte de la negociación en comunicar al sujeto pasivo el valor de la tasación y el respectivo incentivo del 20%.					
12	Se cumple siempre con el plazo de quince días hábiles, para comunicar su aceptación y concretar la negociación					

	efectuado por el Sujeto Activo.					
	DIMENSIÓN 3: Obtención de titularidad	1	2	3	4	5
13	Es necesario conformar el empadronamiento de los predios identificados como afectados para su respectiva adquisición					
14	Siempre ocurre que, como resultado del trato directo, El estado adquiere la titularidad del bien inmueble mediante la firma del Formulario Registral, donde se consignan los datos importantes del inmueble, según acuerdo del sujeto activo y sujeto activo.					
15	El Formulario Registral es título suficiente para su inscripción en la Sunarp una vez sea suscrito por ambas partes					
16	Ocurre siempre que La obtención de la titularidad por medio de la expropiación se da cuando el sujeto pasivo no da respuesta a la oferta de adquisición en el plazo establecido en DL.1192.					
17	Siempre sucede que las trasferencias de predios y/o edificaciones de las empresas del Estado, son transferidos a título gratuitos.					
18	Siempre ocurre que las liberaciones de interferencias para la ejecución de los proyectos infraestructura vial causan retrasos en los proyectos de infraestructura vial.					
19	Para la liberación de interferencias dentro de las áreas constructivas o derecho vía, son las empresas prestadoras de servicio las encargadas de otorgar la viabilidad para su remoción.					

**Anexo N° 04 Instrumento de investigación: de la variable Proyecto de Infraestructura vial**

Aplicación del instrumento

Estimados: estoy realizando una encuesta para recopilar datos acerca de la Gestión Predial y los Proyectos de Infraestructura Vial, desde la perspectiva de la Subdirección de Derecho de Vía. Le agradezco de antemano cada minuto de su tiempo por responder las siguientes preguntas:

**INSTRUCCIONES:**

Marcar con un aspa (x) la alternativa que Ud. Crea conveniente. Se le recomienda responder con la mayor sinceridad posible. Totalmente de acuerdo (5) – De acuerdo (4) – Ni de acuerdo/Ni en desacuerdo (3) - En desacuerdo (2) – Totalmente en desacuerdo (1)

DIMENSIÓN 1: Derecho de vía		1	2	3	4	5
1	La Franja de derecho de vía es de uso exclusivo para ocupación de la infraestructura vial y sus obras complementarias y futuras ampliaciones					
2	La libre disposición de la franja de derecho de vía se logra con la adquisición en una Gestión predial					
3	Siempre se cumple con demarcar los límites de derecho de vía para evitar futuras ocupaciones.					
4	La falta de demarcación de los límites de derecho de vía ocasiona su vulnerabilidad para su ocupación por terceros					
5	Se cumple siempre con realizar la señalización en los límites de derecho de vía.					
6	Es suficiente los parámetros establecidos en el manual DG-2018, para determinar Las dimensiones del derecho de vía.					
7	siempre se cumple en asignar los 5 metros adicionales cuando los cortes o taludes exceden el ancho establecido de derecho de vía.					
DIMENSIÓN 2: Impacto Socioeconómico		1	2	3	4	5
8	La accesibilidad que dispone los proyectos de infraestructura vial incrementa el desarrollo socioeconómico					
9	Existe una adecuada dotación de infraestructura vial contribuye en mejorar las condiciones de acceso entre principales centros poblados.					
10	si se Logra la conectividad entre lugares en funciones a su localización y una infraestructura vial reduce las barreras comerciales.					
11	Es La distancia y la dispersión entre regiones la genera fuertes implicancias socioeconómicas al no contar con una infraestructura vial.					

12	Los proyectos de infraestructura vial generan impactos positivos sin embargo la sociedad pierde la credibilidad por falta de información					
13	Siempre se realiza los estudios respectivos a fin de mitigar los impactos negativos en la sociedad a fin de que los proyectos de infraestructura vial no tengan inconvenientes.					
DIMENSIÓN 3: Impacto Predial		1	2	3	4	5
14	Los proyectos de infraestructura vial generan un impacto predial por lo resulta necesario la implementación de mecanismos de adquisición para su construcción.					
15	La disponibilidad física de las áreas requeridas para los proyectos de infraestructura es realizada por medio de la gestión Predial.					
16	La disponibilidad física necesaria para los proyectos de infraestructura vial genera afectaciones a predios propiedades privadas y estatales.					
17	Es necesario contar con la disponibilidad Jurídica del área necesaria para el correcto desarrollo de las actividades del proyecto de infraestructura vial.					
18	La falta de disponibilidad jurídica del área de construcción o Derecho de vía siempre ocasiona problemas en desarrollo de los proyectos de infraestructura vial.					
19	Siempre que se trate de predios afectados de propiedad estatal se sigue los procedimientos de transferencia interestatal a título gratuito					

## Anexo N° 05 Certificado de Validez

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA VARIABLE GESTION PREDIAL								
GESTION PREDIAL		Pertinencia <sup>1</sup>		Relevancia <sup>2</sup>		Claridad <sup>3</sup>		Sugerencias
DIMENSIÓN 1: Investigación documentaria		Si	No	Si	No	Si	No	
1	Resulta necesario realizar la investigación técnica minuciosa y esencial para las actividades de la Gestión Predial	X		X		X		
2	Durante el desarrollo de la investigación a la información técnica debe estar relacionada entre la infraestructura vial y a la información catastral	X		X		X		
3	La investigación jurídica, tiene como objeto el estudio del derecho legal para las actividades de la Gestión Predial	X		X		X		
4	La investigación jurídica catastral debe consistir en el estudio de títulos para el buen desarrollo de proceso de adquisición.	X		X		X		
5	Es el estudio de impacto ambiental donde caracteriza el impacto socioeconómico del ámbito de estudio.	X		X		X		
6	Mediante de la evaluación socioeconómica se busca determinar las pérdidas en la calidad de vida y sus aspiraciones.	X		X		X		
DIMENSIÓN 2: Actividades para la adquisición		Si	No	Si	No	Si	No	
7	Es necesario elaborar un empadronamiento de los predios identidades como afectados para respectiva adquisición	X		X		X		
8	Es necesario clasificar los tipos de afectación para su respectivo tratamiento en la etapa de valorización (terreno, edificación, obras complementarias, cultivos)	X		X		X		
9	Es competencia del Ministerio de Vivienda Construcción y Saneamiento, valorizar los elementos de adquisición.	X		X		X		
10	Los expedientes técnicos legales, son valorizados con valores comerciales de libre mercado debidamente sustentados.	X		X		X		
11	Se cumple como parte de la negociación en comunicar al sujeto pasivo el valor de la tasación y el respectivo incentivo del 20%.	X		X		X		
12	Se cumple siempre con el plazo de quince días hábiles, para comunicar su aceptación y concretar la negociación efectuada por el Sujeto Activo.	X		X		X		
DIMENSIÓN 3: Obtención de titularidad		Si	No	Si	No	Si	No	
13	Es necesario conformar el empadronamiento de los predios identificados como afectados para su respectiva adquisición	X		X		X		
14	Siempre ocurre que, como resultado del trato directo, El estado adquiere la titularidad del bien inmueble mediante la firma del Formulario Registral, donde se consignan los datos importantes del inmueble, según acuerdo del sujeto activo y sujeto activo.	X		X		X		
15	El Formulario Registral es título suficiente para su inscripción en la Sunarp una vez sea suscrito por ambas partes	X		X		X		
16	Ocorre siempre que La obtención de la titularidad por medio de la expropiación se da cuando el sujeto pasivo no da respuesta a la oferta de adquisición en el plazo establecido en DL.1192.	X		X		X		
17	Siempre sucede que las transferencias de predios y/o edificaciones de las empresas del Estado, son transferidos a título gratuitos.	X		X		X		
18	Siempre ocurre que las liberaciones de interferencias para la ejecución de los proyectos infraestructura vial causan retrasos en los proyectos de infraestructura vial.	X		X		X		
19	Para la liberación de interferencias dentro de las áreas constructivas o derecho vía, son las empresas prestadoras de servicio las encargadas de otorgar la viabilidad para su remoción.	X		X		X		

Observaciones (precisar si hay suficiencia):

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

Apellidos y nombres del juez validador: CARI ROMERO KARLO GHODIRI DNI: 43566158

Grado y Especialidad del validador: MAGISTER EN FINANZAS Y DERECHO CORPORATIVO

*[Firma]*  
24/06/2020

<sup>1</sup> Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado  
<sup>2</sup> Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo  
<sup>3</sup> Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo  
 Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión

**CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA VARIABLE PROYECTOS DE INFRESTRUCTURA VIAL**

PROYECTOS DE INFRESTRUCTURA VIAL		Pertinencia <sup>1</sup>		Relevancia <sup>2</sup>		Claridad <sup>3</sup>		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
<b>DIMENSIÓN 1: Derecho de vía</b>								
1	La Franja de derecho de vía es de uso exclusivo para ocupación de la infraestructura vial y sus obras complementarias y futuras ampliaciones	X		X		✓		
2	La libre disposición de la franja de derecho de vía se logra con la adquisición en una Gestión predial	X		X		X		
3	Siempre se cumple con demarcar los límites de derecho de vía para evitar futuras ocupaciones.	X		X		X		
4	La falta de demarcación de los límites de derecho de vía ocasiona su vulnerabilidad para su ocupación por terceros	X		X		X		
5	Se cumple siempre con realizar la señalización en los límites de derecho de vía.	X		X		X		
6	Es suficiente los parámetros establecidos en el manual DG-2018, para determinar Las dimensiones del derecho de vía.	X		X		X		
7	siempre se cumple en asignar los 5 metros adicionales cuando los cortes o taludes exceden el ancho establecido de derecho de vía.	X		X		✓		
<b>DIMENSIÓN 2: Impacto Socioeconómico</b>								
8	La accesibilidad que dispone los proyectos de infraestructura vial incrementa el desarrollo socioeconómico	X	No	X	No	X	No	
9	Existe una adecuada dotación de infraestructura vial contribuye en mejorar las condiciones de acceso entre principales centros poblados.	X		X		X		
10	si se Logra la conectividad entre lugares en funciones a su localización y una infraestructura vial reduce las barreras comerciales.	X		X		X		
11	Es La distancia y la dispersión entre regiones la genera fuertes implicancias socioeconómicas al no contar con una infraestructura vial.	X		X		X		
12	Los proyectos de infraestructura vial generan impactos positivos sin embargo la sociedad pierde la credibilidad por falta de información	X		X		X		
13	Siempre se realiza los estudios respectivos a fin de mitigar los impactos negativos en la sociedad a fin de que los proyectos de infraestructura vial no tengan inconvenientes.	X		X		✓		
<b>DIMENSIÓN 3: Impacto Predial</b>								
14	Los proyectos de infraestructura vial generan un impacto predial por lo resulta necesario la implementación de mecanismos de adquisición para su construcción.	X		X		X		
15	La disponibilidad física de las áreas requeridas para los proyectos de infraestructura es realizada por medio de la gestión Predial.	X		X		X		
16	La disponibilidad física necesaria para los proyectos de infraestructura vial genera afectaciones a predios propiedades privadas y estatales.	X		X		X		
17	Es necesario contar con la disponibilidad Jurica del área necesaria para el correcto desarrollo de las actividades del proyecto de infraestructura vial.	X		X		X		
18	La falta de disponibilidad jurídica del área de construcción o Derecho de vía siempre ocasiona problemas en desarrollo de los proyectos de infraestructura vial.	X		X		X		
19	Siempre que se trate de predios afectados de propiedad estatal se sigue los procedimientos de transferencia interestatal a título gratuito	X		X		X		

Observaciones (precisar si hay suficiencia):

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

Apellidos y nombres del juez validador: CARI ROMERO KARLA GHADIRA    DNI: 43566158

Grado y Especialidad del validador: MAGISTER EN FINANZAS Y DERECHO CORPORATIVO

*Kerbel*  
24/06/2020

<sup>1</sup> Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.  
<sup>2</sup> Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo.  
<sup>3</sup> Claridad: Se entiende así claridad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo.  
 Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión



**CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA VARIABLE GESTION PREDIAL**

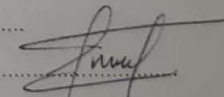
GESTION PREDIAL		Pertinencia <sup>1</sup>		Relevancia <sup>2</sup>		Claridad <sup>3</sup>		Sugerencias
DIMENSIÓN 1: Investigación documentaria		Si	No	Si	No	Si	No	
1	Resulta necesario realizar la investigación técnica minuciosa y esencial para las actividades de la Gestión Predial	X		X		X		
2	Durante el desarrollo de la investigación a la información técnica debe estar relacionada entre la infraestructura vial y a la información catastral	X		X		X		
3	La investigación jurídica, tiene como objeto el estudio del derecho legal para las actividades de la Gestión Predial	X		X		X		
4	La investigación jurídica catastral debe consistir en el estudio de títulos para el buen desarrollo de proceso de adquisición.	X		X		X		
5	Es el estudio de impacto ambiental donde caracteriza el impacto socioeconómico del ámbito de estudio.	X		X		X		
6	Mediante de la evaluación socioeconómica se busca determinar las pérdidas en la calidad de vida y sus aspiraciones.	X		X		X		
DIMENSIÓN 2: Actividades para la adquisición		Si	No	Si	No	Si	No	
7	Es necesario elaborar un empadronamiento de los predios identidades como afectados para respectiva adquisición	X		X		X		
8	Es necesario clasificar los tipos de afectación para su respectivo tratamiento en la etapa de valorización (terreno, edificación, obras complementarias, cultivos)	X		X		X		
9	Es competencia del Ministerio de Vivienda Construcción y Saneamiento, valorizar los elementos de adquisición.	X		X		X		
10	Los expedientes técnicos legales, son valorizados con valores comerciales de libre mercado debidamente sustentados.	X		X		X		
11	Se cumple como parte de la negociación en comunicar al sujeto pasivo el valor de la tasación y el respectivo incentivo del 20%.	X		X		X		
12	Se cumple siempre con el plazo de quince días hábiles, para comunicar su aceptación y concretar la negociación efectuada por el Sujeto Activo.	X		X		X		
DIMENSIÓN 3: Obtención de titularidad		Si	No	Si	No	Si	No	
13	Es necesario conformar el empadronamiento de los predios identificados como afectados para su respectiva adquisición	X		X		X		
14	Siempre ocurre que, como resultado del trato directo, El estado adquiere la titularidad del bien inmueble mediante la firma del Formulario Registral, donde se consignan los datos importantes del inmueble, según acuerdo del sujeto activo y sujeto activo.	X		X		X		
15	El Formulario Registral es título suficiente para su inscripción en la Sunarp una vez sea suscrito por ambas partes	X		X		X		
16	Ocurre siempre que La obtención de la titularidad por medio de la expropiación se da cuando el sujeto pasivo no da respuesta a la oferta de adquisición en el plazo establecido en DL.1192.	X		X		X		
17	Siempre sucede que las trasferencias de predios y/o edificaciones de las empresas del Estado, son transferidos a título gratuitos.	X		X		X		
18	Siempre ocurre que las liberaciones de interferencias para la ejecución de los proyectos infraestructura vial causan retrasos en los proyectos de infraestructura vial.	X		X		X		
19	Para la liberación de interferencias dentro de las áreas constructivas o derecho vía, son las empresas prestadoras de servicio las encargadas de otorgar la viabilidad para su remoción.	X		X		X		

Observaciones (precisar si hay suficiencia):

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

Apellidos y nombres del juez validador: IRINIDAD AYARZ DAVID LEONARDO    DNI: 42099664

Grado y Especialidad del validador: MG. FINANZAS Y DERECHO CORPORATIVO

  
 27/06/2020

<sup>1</sup> Pertinencia: El ítem corresponde al concepto técnico formulado.

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

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

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



**CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA VARIABLE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL**

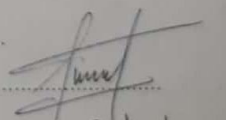
PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL		Pertinencia <sup>1</sup>		Relevancia <sup>2</sup>		Claridad <sup>3</sup>		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
<b>DIMENSIÓN 1: Derecho de vía</b>								
1	La Franja de derecho de vía es de uso exclusivo para ocupación de la infraestructura vial y sus obras complementarias y futuras ampliaciones	X		X		X		
2	La libre disposición de la franja de derecho de vía se logra con la adquisición en una Gestión predial	X		X		X		
3	Siempre se cumple con demarcar los límites de derecho de vía para evitar futuras ocupaciones.	X		X		X		
4	La falta de demarcación de los límites de derecho de vía ocasiona su vulnerabilidad para su ocupación por terceros	X		X		X		
5	Se cumple siempre con realizar la señalización en los límites de derecho de vía.	X		X		X		
6	Es suficiente los parámetros establecidos en el manual DG-2018, para determinar Las dimensiones del derecho de vía.	X		X		X		
7	siempre se cumple en asignar los 5 metros adicionales cuando los cortes o taludes exceden el ancho establecido de derecho de vía.	X		X		X		
<b>DIMENSIÓN 2: Impacto Socioeconómico</b>								
8	La accesibilidad que dispone los proyectos de infraestructura vial incrementa el desarrollo socioeconómico	X		X		X		
9	Existe una adecuada dotación de infraestructura vial contribuye en mejorar las condiciones de acceso entre principales centros poblados.	X		X		X		
10	si se Logra la conectividad entre lugares en funciones a su localización y una infraestructura vial reduce las barreras comerciales.	X		X		X		
11	Es La distancia y la dispersión entre regiones la genera fuertes implicancias socioeconómicas al no contar con una infraestructura vial.	X		X		X		
12	Los proyectos de infraestructura vial generan impactos positivos sin embargo la sociedad pierde la credibilidad por falta de información	X		X		X		
13	Siempre se realiza los estudios respectivos a fin de mitigar los impactos negativos en la sociedad a fin de que los proyectos de infraestructura vial no tengan inconvenientes.	X		X		X		
<b>DIMENSIÓN 3: Impacto Predial</b>								
14	Los proyectos de infraestructura vial generan un impacto predial por lo resulta necesario la implementación de mecanismos de adquisición para su construcción.	X		X		X		
15	La disponibilidad física de las áreas requeridas para los proyectos de infraestructura es realizada por medio de la gestión Predial.	X		X		X		
16	La disponibilidad física necesaria para los proyectos de infraestructura vial genera afectaciones a predios propiedades privadas y estatales.	X		X		X		
17	Es necesario contar con la disponibilidad Jurica del área necesaria para el correcto desarrollo de las actividades del proyecto de infraestructura vial.	X		X		X		
18	La falta de disponibilidad jurídica del área de construcción o Derecho de vía siempre ocasiona problemas en desarrollo de los proyectos de infraestructura vial.	X		X		X		
19	Siempre que se trate de predios afectados de propiedad estatal se sigue los procedimientos de transferencia interestatal a título gratuito	X		X		X		

Observaciones (precisar si hay suficiencia): \_\_\_\_\_

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

Apellidos y nombres del juez validador: TRINIDAD ALVAREZ DAVILA LEONARDO ..... DNI: 42899664 .....

Grado y Especialidad del validador: M.G. FINANZAS Y DE DERECHO CORPORATIVO .....

  
 27/06/2020

<sup>1</sup> Pertinencia: El ítem corresponde al concepto léxico formulado.  
<sup>2</sup> Relevancia: El ítem es apropiado para representar el componente o dimensión específica del constructo.  
<sup>3</sup> Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo.  
 Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión.

**CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA VARIABLE PROYECTOS DE INFRESTRUCTURA VIAL**

PROYECTOS DE INFRESTRUCTURA VIAL		Pertinencia <sup>1</sup>		Relevancia <sup>2</sup>		Claridad <sup>3</sup>		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
<b>DIMENSIÓN 1: Derecho de vía</b>								
1	La Franja de derecho de vía es de uso exclusivo para ocupación de la infraestructura vial y sus obras complementarias y futuras ampliaciones	x		x		x		
2	La libre disposición de la franja de derecho de vía se logra con la adquisición en una Gestión predial	X		X		X		
3	Siempre se cumple con demarcar los límites de derecho de vía para evitar futuras ocupaciones.	X		X		X		
4	La falta de demarcación de los límites de derecho de vía ocasiona su vulnerabilidad para su ocupación por terceros	X		X		X		
5	Se cumple siempre con realizar la señalización en los límites de derecho de vía.	X		X		X		
6	Es suficiente los parámetros establecidos en el manual DG-2018, para determinar Las dimensiones del derecho de vía.	X		X		X		
7	siempre se cumple en asignar los 5 metros adicionales cuando los cortes o taludes exceden el ancho establecido de derecho de vía.	X		X		X		
<b>DIMENSIÓN 2: Impacto Socioeconómico</b>								
8	La accesibilidad que dispone los proyectos de infraestructura vial incrementa el desarrollo socioeconómico	X		X		X		
9	Existe una adecuada dotación de infraestructura vial contribuye en mejorar las condiciones de acceso entre principales centros poblados.	X		X		X		
10	si se Logra la conectividad entre lugares en funciones a su localización y una infraestructura vial reduce las barreras comerciales.	X		X		X		
11	Es La distancia y la dispersión entre regiones la genera fuertes implicancias socioeconómicas al no contar con una infraestructura vial.	X		X		X		
12	Los proyectos de infraestructura vial generan impactos positivos sin embargo la sociedad pierde la credibilidad por falta de información	X		X		X		
13	Siempre se realiza los estudios respectivos a fin de mitigar los impactos negativos en la sociedad a fin de que los proyectos de infraestructura vial no tengan inconvenientes.	X		X		X		
<b>DIMENSIÓN 3: Impacto Predial</b>								
14	Los proyectos de infraestructura vial generan un impacto predial por lo resulta necesario la implementación de mecanismos de adquisición para su construcción.	X		X		X		
15	La disponibilidad física de las áreas requeridas para los proyectos de infraestructura es realizada por medio de la gestión Predial.	X		X		X		
16	La disponibilidad física necesaria para los proyectos de infraestructura vial genera afectaciones a predios propiedades privadas y estatales.	X		X		X		
17	Es necesario contar con la disponibilidad Jurica del área necesaria para el correcto desarrollo de las actividades del proyecto de infraestructura vial.	X		X		X		
18	La falta de disponibilidad jurídica del área de construcción o Derecho de vía siempre ocasiona problemas en desarrollo de los proyectos de infraestructura vial.	X		X		X		
19	Siempre que se trate de predios afectados de propiedad estatal se sigue los procedimientos de transferencia interestatal a título gratuito	X		X		X		

**CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA VARIABLE GESTION PREDIAL**

GESTION PREDIAL		Pertinencia <sup>1</sup>		Relevancia <sup>2</sup>		Claridad <sup>3</sup>		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
<b>DIMENSIÓN 1: Investigación documentaria</b>								
1	Resulta necesario realizar la investigación técnica minuciosa y esencial para las actividades de la Gestión Predial	X		X		X		

<sup>1</sup> **Pertinencia:** El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

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

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

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

2	Durante el desarrollo de la investigación a la información técnica debe estar relacionada entre la infraestructura vial y a la información catastral	X		X		X	
3	La investigación jurídica, tiene como objeto el estudio del derecho legal para las actividades de la Gestión Predial	X		X		X	
4	La investigación jurídica catastral debe consistir en el estudio de títulos para el buen desarrollo de proceso de adquisición.	X		X		X	
5	Es el estudio de impacto ambiental donde caracteriza el impacto socioeconómico del ámbito de estudio.	X		X		X	
6	Mediante de la evaluación socioeconómica se busca determinar las pérdidas en la calidad de vida y sus aspiraciones.	X		X		X	
<b>DIMENSIÓN 2: Actividades para la adquisición</b>		<b>Si</b>	<b>No</b>	<b>Si</b>	<b>Si</b>	<b>Si</b>	<b>Si</b>
7	Es necesario elaborar un empadronamiento de los predios identidades como afectados para respectiva adquisición	X		X		X	
8	Es necesario clasificar los tipos de afectación para su respectivo tratamiento en la etapa de valorización (terreno, edificación, obras complementarias, cultivos)	X		X		X	
9	Es competencia del Ministerio de Vivienda Construcción y Saneamiento, valorizar los elementos de adquisición.	X		X		X	
10	Los expedientes técnicos legales, son valorizados con valores comerciales de libre mercado debidamente sustentados.	X		X		X	
11	Se cumple como parte de la negociación en comunicar al sujeto pasivo el valor de la tasación y el respectivo incentivo del 20%.	X		X		X	
12	Se cumple siempre con el plazo de quince días hábiles, para comunicar su aceptación y concretar la negociación efectuada por el Sujeto Activo.	X		X		X	
<b>DIMENSIÓN 3: Obtención de titularidad</b>		<b>Si</b>	<b>No</b>	<b>Si</b>	<b>Si</b>	<b>Si</b>	<b>Si</b>
13	Es necesario conformar el empadronamiento de los predios identificados como afectados para su respectiva adquisición	X		X		X	
14	Siempre ocurre que, como resultado del trato directo, El estado adquiere la titularidad del bien inmueble mediante la firma del Formulario Registral, donde se consignan los datos importantes del inmueble, según acuerdo del sujeto activo y sujeto activo.	X		X		X	
15	El Formulario Registral es título suficiente para su inscripción en la Sunarp una vez sea suscrito por ambas partes	X		X		X	
16	Ocurre siempre que La obtención de la titularidad por medio de la expropiación se da cuando el sujeto pasivo no da respuesta a la oferta de adquisición en el plazo establecido en DL.1192.	X		X		X	
17	Siempre sucede que las trasferencias de predios y/o edificaciones de las empresas del Estado, son transferidos a título gratuitos.	X		X		X	
18	Siempre ocurre que las liberaciones de interferencias para la ejecución de los proyectos infraestructura vial causan retrasos en los proyectos de infraestructura vial.	X		X		X	
19	Para la liberación de interferencias dentro de las áreas constructivas o derecho vía, son las empresas prestadoras de servicio las encargadas de otorgar la viabilidad para su remoción.	X		X		X	

Observaciones (precisar si hay suficiencia): \_\_\_\_\_

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

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

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

<sup>1</sup> Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

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

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

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

ian de Lurigancho 22.....de JULIO.....del 2020....



<sup>1</sup> Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

## Anexo 6 Base de Datos

	Ite m 01	Ite m 02	Ite m 03	Ite m 04	Ite m 05	Ite m 06	Ite m 07	Ite m 08	Ite m 09	Ite m 10	Ite m 11	Ite m 12	Ite m 13	Ite m 14	Ite m 15	Ite m 16	Ite m 17	Ite m 18	Ite m 19
1	3	3	3	3	3	2	2	3	3	3	3	1	3	1	2	3	1	2	3
2	3	2	2	2	2	3	2	2	2	2	3	3	2	3	3	2	2	2	3
3	1	1	2	1	1	5	5	1	1	1	3	3	5	3	3	1	1	5	3
4	3	1	2	1	1	2	5	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	5
5	2	5	2	5	5	5	1	5	5	5	5	5	3	5	5	5	2	5	3
6	1	5	2	5	5	5	5	5	5	2	5	5	5	5	5	5	2	5	5
7	1	2	5	2	2	5	5	5	2	2	3	3	5	3	3	2	2	5	5
8	5	2	5	5	2	5	5	5	2	2	3	3	5	3	5	2	2	5	5
9	5	2	2	5	2	3	5	5	2	2	3	3	3	5	3	2	2	5	5
10	2	2	2	5	2	4	5	5	2	5	3	3	3	5	5	2	2	5	5
11	2	5	2	5	5	5	1	1	5	1	3	3	3	3	3	5	1	5	2
12	2	1	2	2	1	2	5	1	1	5	1	3	1	4	1	1	1	1	3
13	2	5	5	2	5	5	5	5	5	2	5	1	5	3	5	5	2	5	5
14	5	2	1	2	2	5	5	5	2	2	3	5	3	3	3	2	2	5	5
15	1	5	5	2	5	5	5	5	5	2	5	3	5	3	5	5	2	5	5
16	5	2	2	5	2	5	5	5	2	2	3	5	3	5	3	2	2	5	3
17	2	2	2	2	2	5	5	3	2	2	3	3	3	3	3	2	1	5	3
18	5	2	2	1	2	3	5	2	2	1	5	3	5	5	3	2	2	5	5
19	2	5	2	5	5	5	5	2	5	2	5	3	5	3	3	5	2	5	5
20	2	5	5	5	5	5	5	1	5	2	5	5	3	5	3	5	3	5	5
21	2	5	5	5	5	5	5	5	5	2	3	5	3	3	3	5	2	5	3
22	5	5	5	2	5	5	2	5	5	2	3	5	3	3	3	5	3	5	5
23	5	2	2	2	2	5	2	3	2	1	5	3	3	3	5	2	2	5	3
24	5	2	2	2	2	3	5	2	2	2	4	3	5	5	3	2	2	5	3
25	5	2	2	5	2	4	5	1	2	2	3	3	5	3	5	2	2	5	3
26	2	5	5	5	5	5	5	2	5	5	5	5	5	5	3	5	2	5	5
27	2	2	5	5	2	3	5	2	2	2	3	3	3	3	3	2	2	5	2
28	2	5	5	5	5	4	5	2	5	5	3	3	5	3	3	5	2	5	3
29	5	2	5	5	2	5	5	2	2	5	3	3	3	3	3	2	2	5	2
30	2	2	2	5	2	5	5	2	2	5	3	3	5	3	5	2	2	5	3

### Estadísticos de fiabilidad

Alfa de Cronbach	N de elementos
,845	19

	lte m 01	lte m 02	lte m 03	lte m 04	lte m 05	lte m 06	lte m 07	lte m 08	lte m 09	lte m 10	lte m 11	lte m 12	lte m 13	lte m 14	lte m 15	lte m 16	lte m 17	lte m 18	lte m 19
1	3	2	2	2	2	3	2	3	2	3	2	3	3	3	4	3	3	3	2
2	4	1	1	1	1	4	4	4	4	4	1	4	3	4	3	4	4	4	1
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
4	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	5	5	5	5
6	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
7	5	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	5	5	5	4	5	5	5	5
8	4	1	1	1	1	4	5	4	4	4	1	4	5	4	5	4	4	4	1
9	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
10	4	3	3	3	3	4	3	4	3	4	3	4	2	4	4	4	4	4	3
11	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3
12	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
13	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
14	4	4	4	4	4	4	5	4	4	4	4	4	4	4	5	4	4	4	4
15	5	5	5	5	5	5	5	5	4	4	5	5	5	4	5	5	5	5	5
16	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	3	3	3	4	3	3	3	3	3
17	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
18	4	5	5	5	5	4	5	4	5	5	5	4	5	5	4	4	4	4	5
19	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
20	4	5	5	5	5	4	5	4	3	4	5	4	5	4	5	4	4	4	5
21	5	5	5	5	5	5	5	5	4	4	5	5	5	4	5	5	5	5	5
22	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	5	3	3	3	3	3	3
23	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	3	3	4	2	3	3	3	3	3
24	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
25	5	4	4	4	4	5	5	5	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	4
26	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
27	2	3	3	3	3	2	3	2	3	3	3	2	3	3	3	2	2	2	3
28	3	3	3	3	3	3	4	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
29	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	2	2	3	3	3	3
30	3	4	4	4	4	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	4

**Estadísticos de fiabilidad**

Alfa de Cronbach	N de elementos
,990	19