



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

ESCUELA DE POSGRADO

**PROGRAMA ACADÉMICO DE MAESTRÍA EN GESTIÓN
PÚBLICA**

**Reforma del transporte público y el sistema integral de
transporte: caso corredor morado, Lima 2020**

TESIS PARA OBTENER EL GRADO ACADÉMICO DE:

Maestro en Gestión Pública

AUTOR:

Gutierrez Quispe, Jhonathan Kevin (ORCID: 0000-0003-2676-5493)

ASESOR:

Dr. Candia Menor, Marco Antonio (ORCID: 0000-0002-4661-6228)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Reforma y Modernización del Estado

LIMA – PERÚ

2021

Dedicatoria

A mi madre Chabelita, por sus enseñanzas, el amor y por sobre todas las cosas su gran apoyo para culminar este escalón en mi vida competitivo.

Agradecimiento

A mi adorable progenie, quienes me apoyaron incondicionalmente, en especial a mi madre por su paciencia y soporte en tiempos de crisis.

Índice de contenidos

Carátula	i
Dedicatoria	ii
Agradecimiento	iii
Índice de contenidos	iv
Índice de tablas	v
Índice de figuras	vi
Resumen	vii
Abstract	viii
I. INTRODUCCIÓN	1
II. MARCO TEÓRICO	9
III. METODOLOGÍA	20
3.1. Tipo y diseño de investigación	20
3.2. Variables y operacionalización	21
3.3. Población (criterios de selección), muestra, muestreo, unidad de análisis	22
3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos	23
3.5. Procedimientos	26
3.6. Método de análisis de datos	27
3.7. Aspectos éticos	28
IV. RESULTADOS	29
V. DISCUSIÓN	45
VI. CONCLUSIONES	51
VII. RECOMENDACIONES	53
REFERENCIAS	54
ANEXOS	59

Índice de tablas

Tabla 1 Validación de expertos _____	24
Tabla 2 Fiabilidad de la variable Transporte Público _____	25
Tabla 3 Fiabilidad de la variable Sistema Integral de Transporte _____	25
Tabla 4 Pruebas de normalidad _____	27
Tabla 5 Tabla descriptiva de la variable: Transporte Publico _____	29
Tabla 6 Tabla descriptiva de la dimensión: Operación de flota _____	30
Tabla 7 Tabla descriptiva de la dimensión: Recaudo _____	31
Tabla 8 Tabla descriptiva de la dimensión: Información al usuario _____	32
Tabla 9 Tabla descriptiva de la variable: Sistema Integral de transporte _____	33
Tabla 10 Tabla descriptiva de la dimensión: Operación _____	34
Tabla 11 Tabla descriptiva de la dimensión: Estándares de calidad _____	35
Tabla 12 Tabla descriptiva de la dimensión: Elementos del sistema _____	36
Tabla 13 Tabla cruzada de las variables: Transporte público – SIT _____	37
Tabla 14 Tabla cruzada: Operación de flota – SIT _____	38
Tabla 15 Tabla cruzada: Recaudo – SIT _____	39
Tabla 16 Tabla cruzada: Información al usuario – SIT _____	40
Tabla 17 Regla de Rho de Spearman _____	41
Tabla 18 Correlación de la primera hipótesis específica: Existe correlación significativa entre la operación de la flota en la reforma del transporte público y el sistema integral de transporte en el caso del Corredor Morado en Lima 2020. _____	42
Tabla 19 Correlación de la segunda hipótesis específica: Existe correlación significativa entre el recaudo en la reforma del transporte público y el sistema integral de transporte en el caso del Corredor Morado en Lima 2020. _____	43
Tabla 20 Correlación de la tercera hipótesis específica: Existe correlación significativa entre la información al usuario en la reforma del transporte público y el sistema integral de transporte en el caso del Corredor Morado en Lima 2020. _____	44

Índice de figuras

Figura 1. Formula de Rho de Spearman _____	28
Figura 2. Diagrama de frecuencia de la variable transporte publico _____	29
Figura 3. Diagrama de frecuencia de la dimensión Operación de flota _____	30
Figura 4. Diagrama de frecuencia de la dimensión Recaudo _____	31
Figura 5. Diagrama de frecuencia de la dimensión Información al usuario _____	32
Figura 6. Diagrama de frecuencia de la variable Sistema Integral de Transporte ____	33
Figura 7. Diagrama de frecuencia de la dimensión Operación _____	34
Figura 8. Diagrama de frecuencia de la dimensión Estándares de calidad _____	35
Figura 9. Diagrama de frecuencia de la dimensión Elementos del sistema _____	36

Resumen

El objetivo general de esta investigación fue Determinar la correlación que existe entre la reforma del transporte público y el sistema integral de transporte en el caso del Corredor Morado en Lima 2020. El cual recorre por las jurisdicciones de San Juan de Lurigancho a San Isidro y Magdalena del Mar.

El tipo de estudio de este trabajo fue descriptivo de diseño no experimental con un enfoque de investigación cuantitativa, en donde la muestra fue de 30 usuarios del corredor morado, a los cuales se le aplico los instrumentos (encuestas), que fueron validados por dos expertos conocedores de la materia, en donde se le aplicaron dos cuestionarios para dar a conocer su valoración de las dimensiones de cada variable Transporte público y Sistema integral de transporte.

Los resultados determinaron que la base de datos obtenidas de las encuestas a los usuarios del corredor morado sobre la variable transporte público da como resultado un .807 de confiabilidad y para la variable sistema integral de transporte .898 de confiabilidad. la variable de transporte público está en un nivel deficiente de 3.3%, un nivel regular de 40.0% y un nivel de eficiencia de 56.7%. Por otro lado, la segunda variable demuestra un nivel deficiente de 3.3%, un nivel de regular 70.0% y un nivel de eficiente de 26.7%.

La correlación que existe entre las variables demuestra una relación positiva significativa, ya que, su grado de significancia es de .000, la intensidad de correlación es de .752. Por otro lado, existe correlación entre operación de flota y el sistema integral de transporte, lo que evidencia, su grado de significancia es de .000 ($p < 0.05$), la intensidad de la correlación es de .730. En forma similar, se comprueba la existencia de correlación entre el recaudo y el sistema integral de transporte, la significancia es .000 demuestra que es < 0.05 , la intensidad de la correlación es de .639. De la misma manera, se demuestra la existencia de correlación entre la información al usuario y el sistema integral de transporte, La significancia para esta correlación ha dado como resultado de .000 demuestra que es menor de 0.05, la intensidad de la correlación es de .599.

Palabras claves: Reforma de transporte público, Sistema integral de transporte, corredores complementarios, corredor morado.

Abstract

The general objective of this research was to determine the correlation that exists between the public transport reform and the comprehensive transport system in the case of the Purple Corridor in Lima 2020. Which runs through the jurisdictions of San Juan de Lurigancho to San Isidro and Magdalena del Mar.

The type of study of this work was descriptive of non-experimental design with a quantitative research approach, where the sample was of 30 users of the purple corridor, to which the instruments (surveys) were applied, which were validated by two experts connoisseurs of the subject, where two questionnaires were applied to publicize their assessment of the dimensions of each variable Public transport and Comprehensive transport system.

The results determined that the database obtained from the surveys of users of the purple corridor on the variable public transport gives as a result a .807 of reliability and for the variable integral system of transport .898 of reliability. the public transport variable is at a deficient level of 3.3%, a regular level of 40.0% and an efficiency level of 56.7%. On the other hand, the second variable shows a deficient level of 3.3%, a level of regular 70.0% and an efficient level of 26.7%.

The correlation that exists between the variables shows a significant positive relationship, since its degree of significance is .000, the intensity of the correlation is .752. On the other hand, there is a correlation between fleet operation and the integral transportation system, which shows that its degree of significance is .000 ($p < 0.05$), the intensity of the correlation is .730. In a similar way, the existence of a correlation between the collection and the integral transport system is verified, the significance is .000 shows that it is < 0.05 , the intensity of the correlation is .639. In the same way, the existence of correlation between the information to the user and the integral transport system is demonstrated. The significance for this correlation has resulted in .000 demonstrates that it is less than 0.05, the intensity of the correlation is .599.

Keywords: Public transportation reform, Comprehensive transportation system, complementary corridors, purple corridor.

I. INTRODUCCIÓN

A nivel internacional las reformas de transportes públicos al principio de su implementación fueron una solución a sus problemas del caos vehicular que tenían en sus principales ciudades, pero al pasar los años la población aumentaba y tenían otras necesidades, el sistema quedaba obsoleto no evolucionaba junto a la población como el caso de Curitiba la capital del estado de Paraná al sur del país de Brasil, la cuna mundial del sistema de autobús de tránsito rápido (BRT), desde el comienzo del año 1970, fue el primero en implementar este sistema en el mundo, nombrándolo con la Red Integrada de Transporte (RIT), un sistema jerárquico de autobuses que transitaban por las avenidas principales de la ciudad en carriles segregados. (El mostrador, 2012, párr. 4).

Este sistema integral de transporte se ha visto cada vez menos atractiva para los usuarios, por diferentes problemáticas, una de ellas la sobrecarga de asistentes en algunos tramos que saturaba el transporte, donde el usuario esperaba más de media hora a la espera de un bus, este problema se complicaba en hora punta.

Por otro lado, Transmilenio que se inspiró del sistema de Curitiba, transita por Bogotá la capital del país Colombia. Al respecto Aspilla (2013) enuncia que este sistema fue la mayor apuesta que las autoridades realizaron, con la visión de los beneficios que traería consigo como mitigar la contaminación ambiental, los tiempos de viaje, accesibilidad, organización de rutas, entre otras.

Al respecto Vargas (2018) explicó la cantidad de pasajeros que se transportaban en esa urbe, 8'080734 para el año 2017, agregando a la cantidad diaria que ingresan los ciudadanos a Bogotá; el SITP (Sistema integrado de transporte público) o de nombre Transmilenio que es el servicio masivo de transporte en esa ciudad, no presento solución a los diversos problemas de la movilidad, opuesto a ello, han producido desconcierto en los ciudadanos, como el tiempo de viaje, falta de unidades para atender la demanda, etc.

Agregando a lo anterior, la escasez de inversión en el desarrollo y olvidar de generar alternativos medios de transporte de igual extensión, lo que produjo un

punto crítico en Transmilenio y genero una bola de nieve que con el tiempo se llegó a sentir cada vez más su deterioro.

Los especialistas del Consejo Nacional de Política Económica y Social de Colombia enunciaron que en el año 2016 debió de estar desarrollado una red de trescientos ochenta y ocho kilómetros de vías segregadas, pero para el año 2019 solo estaba construidos ciento catorce kilómetros. (Infobae, 2019, párr. 3)

Esto demuestra por qué hoy en día el SITP está desmoronándose, los analistas de una ONG local realizaron una encuesta donde el 87% de casi 2.5 millones de pasajeros frecuentes están descontentos con este sistema. (Infobae, 2019, párr. 3)

En forma similar, el sistema de transporte destacado Autobús de tránsito rápido, con sus abreviaturas en inglés BRT (Bus rapid transit), se duplico en la ciudad de Buenos Aires del país vecino de Argentina, su sistema Metrobús estuvo funcionando desde el 2011, donde se construyeron sesenta y dos kilómetros de carriles segregados, de acuerdo con cifras oficiales del gobierno, se registran aproximadamente 2.3 millones de ciudadanos diariamente, un número acercándose al de Transmilenio. A lo largo del día crece la demanda gradualmente por la asistencia de millones de usuarios procedentes de la capital de Buenos Aires, desemboca directamente en el transporte público masivo. (Infobae, 2019, párr. 5-6).

En Buenos Aires el transporte público es uno de los más grandes desafíos, con lo que han ido trabajando por varios años, el 55% de habitantes se movilizan en el transporte público, una usuaria habitual demora 2 horas y media desde su trabajo hasta su casa, indico que coge el colectivo cien, durante su trayecto transita por el carril segregado del Metrobús o el sistema de autobús de tránsito rápido. (El país, 2015, párr. 4-5).

Por otro lado, un video del departamento de Prensa de Canal 13 del país de Chile. (Teletrece, 2018) nos muestra la problemática del caso de Transantiago, denominado como Red metropolitana de movilidad, de igual modo, el sistema de transporte urbano que maniobra en la capital de Santiago de Chile, sus vehículos presentan diferentes faltas graves en sus infraestructura de las unidades

y en el año 2018 fue el peor evaluado, contaba con el mayor índice de infracciones por malas condiciones, el 80% de su flota no paso el control de calidad, lo que serían un peligro constante para los operarios y usuarios, además, las fallas mecánicas por falta de mantenimiento preventivo en pleno servicio, genera que las unidades no cumplan con su recorrido haciendo que los usuarios no lleguen a sus destinos o demoren en llegar, por los trasbordos.

De los sistemas de transporte público masivo examinados de Latinoamérica, que son alrededor de doce, Caracas cuenta con un subsidio de 54%, Buenos Aires con 71%, los cuales son inadmisibles, La ciudad de México con 13% y Sao Paulo 23%, a pesar que son las regiones más grandes que operan los sistemas y el resto de las regiones reciben un menor de 30%. Lo que provoca insostenible estos sistemas. (Gestión, 2019, párr. 6).

Las metrópolis de Curitiba, Buenos Aires, Bogotá, Santiago de Chile y otras ochenta y seis ciudades principales de América Latina, implementaron el sistema BRT desde hace varios años tuvieron los mismos problemas de no cumplir en atender el aumento de la demanda cada año, no invirtieron en ampliar carriles segregados, no consiguieron adquirir más flota de buses para satisfacer el aumento de la demanda, variar las frecuencia de buses en hora punta, fiscalización por parte de las municipalidades o instituciones estatales de tránsito para mitigar los transportes informales, algunas ciudades adoptaron por otro sistema de tren o también llamado Light Rapid Transit (LRT).

A nivel nacional la reforma del transporte público ocasiona que un ciudadano pase seis horas en promedio en un el transporte debido al tráfico, la directora del instituto "Lima Cómo Vamos" Mariana Alegre enunció que la cifra de viajes realizados en la capital de Lima son en mayor cantidad y realizados en unidades coligados a un sistema de transporte público, pero no precisamente los sistemas actuales como el corredor segregado Metropolitano, porque, no transitan por todas las rutas de los usuarios. (RPP noticias, 2018, párr. 2).

El Metropolitano, los corredores complementarios y la Línea 1; son parte de un sistema integral de transporte que su único objetivo es la solución al transporte público masivo, pero no pueden enmendar algo sin estar el sistema completo, El

SIT debe de verse como un todo, pero esto sucede a causa de que el ayuntamiento de Lima no cumple su parte de contrato, esto significa que no acelero los procesos y mitigar el transporte informal, es por ello que El metropolitano y los corredores complementarios se ven afectados con respecto a su inversión y la población obtiene un servicio de baja calidad. (Gestión, 2019, párr. 3-6).

El plan de los concesionarios era de invertir el primer año y mientras la Municipalidad Metropolitana de Lima con su área encargada PROTRANSPORTE debió de fiscalizar, desaparecer el transporte informal y generar más vías segregadas. Por el contrario, ha pasado varios años y el costo de la operación aumento, no adquirieron más flota para atender el alza de la demanda. El SIT no evoluciono, todo lo contrario, a pasar los años se fue deteriorando y brindado un pésimo servicio.

Por otro lado, Juan José Arrué especialista en urbanismo de la Universidad de Londres que también es miembro de la consultora Limonta, expuso que en la capital de Lima hay alrededor de ciento cincuenta vehículos por cada mil ciudadanos, mientras en ciudades sudamericanas el promedio correspondería a quinientos vehículos. Asimismo, el país pierde alrededor de veinte mil dólares al año por dificultades de transporte público. (RPP noticias, 2018, párr. 5).

A nivel local la reforma de transporte público que implemento el sistema integrado de transporte (SIT) en la jurisdicción de San Juan de Lurigancho y alrededores, con más de un millón de ciudadanos, no son atendidos por el corredor complementario N° 04 que ha quedado obsoleto ante la demanda, ya que, el corredor morado no opera con el 100% de su flota. Y día tras día, los sanjuaninos tienen que sobreponerse a esta incómoda situación para poder movilizarse, optando por medios convencionales e informales. Mientras tanto la ATU (Autoridad de Transporte Urbano) la cual tiene como propósito primordial de alcanzar un sistema de transporte público de calidad en la capital, pero es notable su ausencia de fiscalización en las vías, lo que ocasiona las trascendentales dificultades del transporte público urbano, estos son, caos en la vía pública, los cuellos de botella, que genera aumento de horas en el viaje, una contaminación ambiental y acústica, debido a la presencia de transportistas informales, son los usuarios que sufren, un mal trato de parte de personal no capacitado, para brindar este tipo de servicio.

La reforma de transporte público se presentó en el 2014, para atenuar todos estos problemas y del mismo modo, constituir un sistema integral de transporte, lo que generaría el progreso de las condiciones con respecto a seguridad y la calidad del transporte público, asimismo, publicando las ordenanzas municipales N° 1599 y N° 1769.

La Ordenanza municipal tiene como propósito, avalar las prestaciones del transporte público cumpliendo los escenarios de seguridad y calidad, en Lima Metropolitana, promoviendo mejoras en el transporte en la capital y la calidad de vida de los pasajeros, contribuyendo a la ejecución del Sistema Integrado de Transporte - SIT. (Ordenanza Municipal N° 1599, 2012).

La presente ordenanza municipal tiene como objetivo reforzar los escenarios para una correcta implementación del Sistema integrado de transporte (SIT) en la jurisdicción de Lima Metropolitana y fundar pautas complementarias para adquirir y renovar permisos en las distintas modalidades de transporte. (Ordenanza Municipal N° 1769, 2014).

El sistema integrado de transporte (SIT), consistía en unir COSAC 1 (El metropolitano), COSAC 2 (conformarían los 5 corredores complementarios que serían corredor Azul (Av. Inca Garcilaso de la Vega – Av. Arequipa), corredor Rojo (Av. Javier Prado Este – Av. La Marina), corredor Morado (S JL – Cercado de Lima – Av. Brasil - San Isidro), corredor Amarillo (Av. Santa Callao – Av. Naranjal – Av. Perú – Av. Morales) y corredor Verde (la estación Grau – Av. Faucett)) y la Línea 1 (tren eléctrico), además, PROTRANSPORTE, se encargaría de gestionarlos, pero no hubo mucha mejoría, ya que, aún persiste sus trascendentales problemas. Los especialistas de la Gerencia de transporte urbano (2013) explicaron que la presencia de transporte informal, conlleva al caos y congestión vehicular, maltrato de los usuarios, no cuenta con los seguros viales contra cualquier accidente, son un constante peligro en las vías por el incumpliendo de las reglas de tránsito. Por otro lado, la contaminación ambiental producto de excesivos vehículos antiguos que emiten gases tóxicos.

En la actualidad, una persona es titular de una ruta, pero su mayor problema es no contar con unidades propias o con el presupuesto económico para adquirir

estas unidades, por consiguiente, realiza convocatorias para alquilar estas rutas a choferes y dueños de unidades sin filtros, lo que provoca la informalidad y genere correteos en ruta, ocasionando accidentes de tránsito. (El comercio, 2020, párr. 8).

Con la reforma del transporte público se limitaría el incremento de unidades informales, bajo un régimen comisionista-afiliador, con el fin de sustituir un modelo de concesiones y reducir las unidades antiguas y pequeñas (combis y coaster), con modernas, eco amigables y de mayor capacidad, además generaría que los conductores pasen a trabajar bajo un régimen laboral de planilla. Y mientras mas capacidad tengan los vehículos del transporte público se evitaría el aumento de vehículos taxis colectivos que generan congestión vehicular y emisión de gases tóxicos. Asimismo, los corredores complementarios tendrían concesión de esas rutas lo que conllevaría que solo podrán circular dichos corredores evitando caos vehicular en horas punta. Además, se tendría a personal calificado y en planilla, lo que se produciría una mejor calidad de servicio.

La alcaldesa del distrito de Barranco, de la gestión del 2014, solicito al gerente de PROTRANSPORTE, que suspendan temporalmente el servicio del corredor azul, ya que, el servicio presentaba deficiencias como el diseño de ruta, retiro de las rutas existentes para exclusividad del corredor en las vías, y solicitaban la implementación de inspectores de transporte y el destaque de policías de tránsito. (El comercio, 2014, párr. 1-3).

Luego de visualizar la realidad problemática se ha plasmado en este trabajo de investigación un problema general: ¿Qué correlación existe entre la reforma del transporte público y el sistema integral de transporte en el caso del Corredor Morado en Lima 2020?

Asimismo, se ha trazado como problemas específicos: (a) ¿Qué correlación existe entre la operación de la flota en la reforma del transporte público y el sistema integral de transporte en el caso del Corredor Morado en Lima 2020?, (b) ¿Qué correlación existe entre el recaudo reforma del transporte público y el sistema integral de transporte en el caso del Corredor Morado en Lima 2020? y (c) ¿Qué correlación existe entre la información al usuario en la reforma del transporte

público y el sistema integral de transporte en el caso del Corredor Morado en Lima 2020?

La justificación de un trabajo de investigación es muy importante para sustentar la realización de este. Al respecto Sánchez, Reyes y Mejía (2018) enunciaron que la justificación es concerniente al grado y fundamentación en una investigación, que responde al por qué y para que se desarrolla la investigación.

Esta investigación tiene como justificación teórica en la recopilación de información sobre las teorías relacionadas al transporte público y al sistema integral de transporte, para que probablemente beneficie a futuros trabajos de investigación y logren contribuir a la mejora del transporte público masivo implementando los sistemas integrados de transporte eficientemente, brindando al fin a los ciudadanos un transporte de calidad y eficaz.

La justificación metodológica de esta investigación concurre de tipo aplicada con un nivel correlacional, de enfoque cuantitativo, con un método hipotético deductivo, además el diseño es no experimental y de corte transversal. Se realizó encuestas a los usuarios del corredor morado, para la recaudación de la data y generar una base de datos que fundaría información, enfocados en las variables: Transporte público y Sistema integral de transporte.

La justificación práctica de este trabajo presenta la reforma de transporte público que busca mejorar de la calidad de vida de los ciudadanos del distrito de San Juan de Lurigancho, su sistema integrado de transporte (SIT), resalta la importancia de un transporte público de calidad, como interés general, y a pesar que en el 2014 se presentó el proyecto de la reforma del transporte público para reducir los puntos críticos del transporte público tradicional, tales como el congestión vial, caos vehicular, mal trato a los usuarios, largas horas de viaje, vehículos obsoletos que generan contaminación ambiental, personal (conductores y cobradores) que no contaban con salarios fijos, horas de trabajo formal, capacitaciones. Asimismo, la informalidad genera inseguridad en la población.

Por otro lado, Los especialistas de Construcción e industria (2013) indicaron que el director de Cesel especificó que los sistemas de Transporte Público en las jurisdicciones del Callao y Lima, más que una reforma necesita de una evolución,

ya que, las autoridades se centran exclusivamente y solamente en adquirir buses de grandes capacidades, diseño de nuevas rutas, entre otras aspectos, mejorara en algo, pero remarco en términos simples significara proporcionar un pequeño analgésico a un paciente diagnosticado con un tipo cáncer.

Por ello, este estudio contribuirá con información técnica – practica para que las autoridades competentes puedan brindar un transporte público de calidad y fiscalizar correctamente los diferentes elementos que dificultan el avance del sistema integrado de transporte.

La justificación social de este proyecto se desarrolló con la idea de proponer conocimientos sobre los sistemas integrales de transporte que se implementaron en toda américa latina, ya que, no rindieron los frutos requeridos para optimizar la calidad de vida de sus pasajeros que solo requieren un transporte público digno y eficaz, que no sea una problemática más que puedan lidiar día tras día, sino una solución para trasladarse de un lugar a otro. El corredor morado es un corredor complementario que se implementó en la jurisdicción de San Juan de Lurigancho para el beneficio de sus residentes, la implementación estuvo a cargo del ayuntamiento de Lima con su área conjunta PROTRANSPORTE que buscaban disipar el desorganización en las rutas y formar concesiones de transporte público, principalmente, con dos catalizadores para impulsar este sistema, la ordenanza municipal N° 1599 y la licitación de los corredores complementarios.

El objetivo general de este trabajo fue: Determinar la correlación que existe entre la reforma del transporte público y el sistema integral de transporte en el caso del Corredor Morado en Lima 2020. Además, sus objetivos específicos fueron: (a) Determinar la correlación que existe entre la operación de la flota en la reforma del transporte público y el sistema integral de transporte en el caso del Corredor Morado en Lima 2020, (b) Determinar la correlación que existe entre el recaudo en la reforma del transporte público y el sistema integral de transporte en el caso del Corredor Morado en Lima 2020 y (c) Determinar la correlación que existe entre la información al usuario en la reforma del transporte público y el sistema integral de transporte en el caso del Corredor Morado en Lima 2020.

La hipótesis general fue: Existe correlación significativa entre la reforma del transporte público y el sistema integral de transporte en el caso del Corredor Morado en Lima 2020. Asimismo, sus hipótesis específicos fueron: (a) Existe correlación significativa entre la operación de la flota en la reforma del transporte público y el sistema integral de transporte en el caso del Corredor Morado en Lima 2020, (b) Existe correlación significativa entre el recaudo en la reforma del transporte público y el sistema integral de transporte en el caso del Corredor Morado en Lima 2020 y (c) Existe correlación significativa entre la información al usuario en la reforma del transporte público y el sistema integral de transporte en el caso del Corredor Morado en Lima 2020.

II. MARCO TEÓRICO

Los trabajos previos que se utilizaron para sustentar el proceso de la investigación, tienen como antecedentes nacionales a:

Rojas (2017) en su tesis titulada “La coordinación en el proceso de implementación de la reforma del transporte en lima metropolitana: el caso del Corredor Azul” para lograr la Licenciatura por la Pontificia Universidad Católica del Perú, su investigación estudio la implementación del corredor Azul, que se desarrolló conjunto a la reforma del transporte público. Este sistema se ha distinguido en Lima metropolitana por ser caótico y el segundo problema social. la Municipalidad Metropolitana de Lima (MML) en el mandato de la burgomaestra Susana Villarán impulso un Sistema Integrado de Transporte (SIT), donde la reforma del transporte público sería tomada como políticas públicas. Su investigación es un estudio de caso y de carácter cualitativo, empleó entrevistas semiestructuradas a funcionarios de diferentes instituciones encargados de la reforma de transporte público.

Llego a la conclusión que un transporte sostenible prioriza sus ejes: económico, social y político, una reforma involucra planificar a futuro solucionando las necesidades actuales. En el mandato de la burgomaestra villarán, implementar la reforma del transporte junto con los corredores complementarios son modelos de

una política de transporte, con sus errores, pero que represento una política ambiciosa en el ámbito de transporte público. Conto con la mayor cooperación de los transportistas que son actores sociales muy importantes y muchos pensaron que estarían en contra de esta reforma, junto a ellos los ciudadanos que se unieron para encontrar soluciones por un mejor transporte, eso originaba un aval a la política sino que debe de existir especialistas de transporte que trabajen junto con la gestión, lo que lograron plantear una implementación del Sistema Integrado de Transporte (SIT), que para poder lograr un sistema eficaz requiere cumplir con los procesos que demoran e implementarse correctamente.

Venero (2018) en su tesis titulada “Escenarios y actores en la agenda de la reforma del transporte en la gestión de Susana Villarán” para lograr el grado académico de Magister por la Pontificia Universidad Católica del Perú, busco alegar ¿Cómo se desarrolló el proceso de agnación de la Reforma de Transporte en Lima Metropolitana, durante el gobierno municipal de Susana Villarán (2010-2014) ?, planteo objetivos específicos: el primero fue, Describir los factores de la coyuntura. El segundo fue Determinar los actores y su posición. Y por último fue Determinar la relación de la coyuntura y la postura de los actores en el proceso de agnación de la Reforma de Transporte. Realizó consultas en archivos periodísticos, en normas legales y el conocimiento de los actores a través de entrevistas. Llego a la conclusión que la reforma del transporte presento diferentes fallas, se precipitó la ejecución del Corredor Azul, además pretendió dejar clausulas para que la siguiente gestión tuviera dificultad para continuar con este trabajo, como se ha verificado. Asimismo, la movilidad urbana sostenible se examina a manera de política pública porque se enunciaba con la planificación de la ciudad (PLAM 2035) que percibe el sistema como pilar de la cultura y la seguridad de una ciudad.

Por otro lado, Guillermo y Tello (2018) desarrollaron su tesis cuyo título fue “La regulación del transporte urbano en Lima: caso El Metropolitano”, para lograr el grado académico de Magister por la universidad Peruana de ciencias aplicadas, Su meta de estudio fue de analizar el servicio prestado por la Municipalidad de Lima tiene los recursos para ser eficaz contra la demanda que tiene la ciudad de Lima, el tráfico, la contaminación, las rutas alternas de taxis y colectivos, todo esto tiene repercusión frente al transporte urbano, el cual ha tenido un cambio, pero un poco

lento e incapaz. En nuestro país las prestaciones del transporte urbano, no están reconocido como servicios públicos, reuniendo las características de aquel, como el del Metropolitano, que se encuentra enteramente regulado y se desarrolla dentro de una concesión administrativa. Concluyo, si bien este nuevo sistema de transporte urbano, mejoró en algo, con el pasar del tiempo está generando el caos, por ello la administración debió tomar cartas en el asunto para terminar con esta problemática de interés público, el cual debería ayudar, más no entorpecer las actividades de los ciudadanos.

Torres (2018) en su tesis titulado “Regulación de prestación de servicio de transporte público, Lima Metropolitana, 2016” para lograr el grado académico de doctor por la universidad Cesar Vallejo, su trabajo se enfatizó en decretar el cumplimiento de la normativa que regulariza el sistema de transporte público en la capital de Lima. Su trabajo está direccionado a un sintagma holístico, tipo proyectiva, enfoque mixto. Además, manipulo muestras cuantitativas y cualitativas donde utilizó un instrumento como las entrevistas y encuestas. Efectuó un análisis bien minucioso para alcanzar plantear una propuesta factible. El análisis del trabajo nos dio como fruto que manifiesta el requerimiento de adjudicarse desafíos que tiene que priorizar con la proyección del transporte público, radica en certificar un sistema económico y operacional que sea eficiente, debidamente integrado a la sociedad que resguarde los requerimientos imperiosos de los pasajeros. La proposición radica en la ejecución acertada de políticas públicas, otras operaciones de corto, mediano y largo plazo apuntando al transporte público como una alternativa conveniente para la exploración de procedimientos compendias en frente de la realidad distorsionada social que presenta el servicio del transporte público.

Salazar (2017) su investigación titulada “Nivel de satisfacción percibido por los usuarios del Sistema Integrado de Transporte según características, Rímac, 2017”, para lograr el grado académico de Magister por la universidad Cesar Vallejo, el propósito de este estudio es de saber de buena fuente el nivel de calidad de las prestaciones que proporciona el ayuntamiento de Lima, concretamente a los residentes que utilizan este sistema de transporte en la jurisdicción del Rímac. Para tal se explotó la metodología SERVQUAL, con un enfoque no experimental,

descriptivo y transversal, su primera variable fue Nivel de satisfacción del servicio del Sistema Integrado de Transporte, Rímac, 2017, autor base Salazar (2015). Se emplearon los instrumentos a doscientos pasajeros que asisten a diario al sistema. Concluyo en que los pasajeros entre treinta seis y cuarenta cinco años de edad, mostraron gran nivel de insatisfacción de acuerdo a la prestación brindada por el SIT.

Los antecedentes internacionales fueron:

Vargas (2018) en su tesis titulado “Identificación de problemas de movilidad en la ciudad de Bogotá”, para lograr el título de ingeniero por la universidad católica de Colombia, su propósito fue de Identificar problemáticas más relevantes en el transporte de la capital de Bogotá con el objetivo de plantear procedimientos que favorezcan a mejorar las prestaciones del transporte público en la capital de Colombia. La investigación se fundamentó en un enfoque cualitativo con alcance descriptivo, las variables de estudio son: 1. Costos, 2. Uso de energía, 3. Emisiones atmosféricas y 4. Accidentalidad. Concluyo, a través de un plan de progreso del transporte para la localidad de Bogotá, se evidenció que este es un problema que tiene que resolverse de manera progresiva pero beneficiosa para el usuario, ya que no solo es un mecanismo de comunicación entre personas, sino también para el trabajo de un gran porcentaje de personas que se movilizan con el fin de salir adelante.

Danes (2016) desarrolló su tesis cuyo título fue “¿De qué factores depende la evolución de la regularidad de los intervalos de un servicio de buses? Caso Transantiago”, para lograr el grado académico de Magister por la Pontificia universidad católica de Chile, el propósito de este trabajo consistió en desarrollar un modelo regresivo que explique la relación entre la variabilidad de los intervalos de buses (regularidad) y los factores que la afectan.

Tener un sistema de transporte demorado, infiere en la productividad de un País, desde los inicios de Transantiago, distintos gobiernos han intentado mejorar la calidad del servicio, el cual aún no ha presentado mejoras sustanciales. El

promedio de tiempo de espera es irregular, los usuarios se ven afectados frente a este problema ya que, en horas de mayor afluencia, los buses no se dan abasto. Los factores para las distintas irregularidades son muchas, como el tiempo de espera, el aforo dentro del bus, los paraderos, las zonas de recojo, frente a esto si es posible hacer una regulación del mismo, teniendo en cuenta las muchas variables, sería interesante probar distintas metodologías a ver cuál se adapta a este sistema.

Carranca (2017) su tesis titulado “Diagnóstico, análisis y propuestas sobre el transporte público del área metropolitana de monterrey”, para lograr el grado académico de Magister por la universidad politécnica de Cataluña, cuyo estudio ostento el requerimiento de un sistema de transporte eficaz que promueva una excelente calidad de vida, es preciso por el gran número de usuarios que habitan y la parte económica que se promueve. Los sistemas de transporte público progresaron lentamente en criterios de renovación y aumento de su flota, los métodos administrativos y de operación no evolucionaron en conjunto. Por otro lado, la calidad del servicio redujo gradualmente, el cual se debe tomar en cuenta para el desarrollo del País. Su estudio tiene un enfoque cualitativo, Concluyo, para dar solución a esto, debe jugar un papel importante la administración e inversión del dinero en favor de este servicio que es útil e importante para esta región, el cambio debe empezar por flota, personal y demás, lo cual sea beneficioso para el usuario. Uno de sus objetivos más trascendentales de esta tesis es concretar propuestas para fortalecer y mejorar este sistema de transporte enfocándose para facilitar el manejo de la operación y administración.

Asimismo, Espinoza (2016) desarrolló su tesis cuyo título fue “La planeación en los Sistemas de transporte público como base de la movilidad urbana: Caso de estudio del municipio Zinacantepec, Estado de México”, para lograr el grado de Licenciatura por la universidad autónoma del estado de México, en consecuencia, al aumento de la población en las últimas décadas, el sistema de transporte público tiene una alta demanda, la cual debe estar apta para atender a la población, pero ésta tiene cierto déficit en el cual se debe trabajar, ya que, es un pilar para el crecimiento económico del estado. El impacto es negativo, por la falta de unidades, un tarifario que sube y no es asequible al usuario, ya que desordena su presupuesto

diario, la demora para llegar a sus destinos, son causa de rechazo. Concluyo, para llevar a cabo un excelente servicio de transporte público, se necesitará un buen plan estratégico, acorde a las necesidades y fallas que están siendo reiteradas, por ello se debe tomar en cuenta muchos puntos, lo cuales deben ser analizados de manera cautelosa y rigurosa.

Por otra parte, Ibarra y Piña (2011) en su investigación titulada “Propuesta para el mejoramiento del transporte público urbano para la ciudad de Azogues con perspectiva hacia: la seguridad vehicular, contaminación ambiental y gestión de tránsito”, para lograr el título de ingeniero por la universidad politécnica Salesiana, el reto de la movilidad urbana es cada vez más complejo y difícil, ya que este tiene mucha demanda lo cual genera caos, atraso y no debería ser así, debería contribuir de manera positiva al avance del país. Concluyo, Al tener una flota antigua, se gasta tiempo y dinero en refacciones y mano de obra, también atrasos en tiempos para recoger pasajeros, entonces invertir en equipamiento nuevo, sería provechoso, con el tiempo que se ahorraría se invertiría en hacer más vueltas y obtener más ingresos de pasajeros, aparte contribuiría en la mitigación de la contaminación ambiental.

Las teorías relacionadas a la variable transporte público y sus dimensiones son expuestas por el siguiente autor:

El transporte público es un servicio que se brinda a los ciudadanos, para el traslado de un distrito a otro, de una manera segura y rápida. Hoy en día el transporte público masivo es uno de los pilares que compone la sociedad globalizada, y es primordial comprender que este sistema cada vez adquiere más importancia. Jaramillo y Jácome (2020) describieron que el ámbito de transporte público se localiza en un período de crecimiento en los países de América de sur, porque un gran número de los ciudadanos es urbano y la mayoría de estos realizan viajes cotidianos que requieren de las prestaciones del transporte.

Quien presenta como dimensiones:

La operación de flota abarca algunas ramas de operación desde el inicio de esta (cuando sale el bus del patio), atención de incidencias en el viaje (colisiones viales, atropellamiento, etc.), el tiempo del viaje, total de kilometraje ejecutados y

programados, viajes programados y ejecutados, fin de la operación (el bus regresa al patio). Jaramillo *et al.* (2020) enunció que la operación de flota es utilizada para dimensionar, valorar y realimentar sobre la etapa de acatamiento de los horarios de la operación, designadas a cada unidad para cumplir con sus rutas.

El Recaudo es el área que se encarga de contabilizar el efectivo, con el fin de analizar las transacciones y satisfacer las necesidades del consorcio. Jaramillo *et al.* (2020) describió que “la dimensión recaudo es importante para calcular y valorar las instrucciones de recaudo acogidos, de tal forma los rangos de las prestaciones que se da en las rutas.

La información al usuario se define como la colección de diligencias que ofrece el consorcio con el objetivo de que el usuario obtenga un servicio seguro y eficaz. Jaramillo *et al.* (2020) describió que esta dimensión es requerida para dimensionar, valorar y realimentar con respecto a la información al usuario, que va de la mano con la oferta efectiva del transporte público, de tal forma que se debe visualizar en las unidades de transporte, en los paraderos, los programas informáticos que sean visibles en todas las modalidades, para dispositivos móviles y cpu, además se utilizar los hoteles y restaurantes para llegar a los ciudadanos.

Por otro lado, Cal, Mayor y Cárdenas (1998) definieron que se debe considerar el transporte público en los estudios técnicos direccionados a este, asimismo, también se le designa transporte masivo, donde se define a las unidades que prestan servicio de transportar usuarios por la ciudad.

Otras teorías relacionadas al transporte público es la reforma de transporte público que enfatizó, entre sus principales objetivos, modernizar la flota vehicular que circulaban por la ciudad como combis y coaster, minimizar el tiempo de espera en los paraderos junto con el viaje. Además, adoptar un sistema integral de transporte público con dos catalizadores muy importantes, el primero que sea masivo y el segundo integral. Mitigar la contaminación ambiental, estimular el uso de la bicicleta, pero su objetivo transcendental era optimizar la calidad de vida de los ciudadanos en un concepto de movilidad sostenible. Al respecto Rojas (2017) describió que la reforma del transporte público es un grupo de criterios promovidas

por la comisión de la burgomaestra Susana Villarán consignadas a administrar la reforma del transporte público ante los grandes problemas como el excesivo aumento de accidentes, la contaminación, tráficos procedentes del abandono y desinterés por proyectar e inspeccionar los sistemas de transporte. En frente de esta situación, se concluye efectuar el Sistema Integrado de Transporte (SIT), una prestación que enlazará las vías principales de la ciudad presentando eficiencia y seguridad a través de concesiones de transporte. (p. 25)

La segunda variable es Sistema integral de transporte presentada por los analistas de PROTRANSPORTE:

El sistema integral de transporte es un conjunto articulado integrado por los diferentes medios de transporte, se ha implementado para resolver el caos en las vías del transporte público, gestionando, planificando y operando. El SIT crea una red de rutas unificadas que avalen una movilidad segura, ordenado y eficiente, en beneficio de un número mayor de ciudadanos. Los analistas de PROTRANSPORTE (2014) han explicado que el Sistema Integrado de Transporte (SIT), está desarrollado por diversas particularidades de las prestaciones del transporte público que son utilizados por los usuarios de ámbito local, registradas en la normatividad legal vigente que emplea personal humano y la tecnología para facilitar los medios de pago y el tarifario publicado en la Ordenanza Municipal N° 1613. (p. 4).

Quienes presentaron sus dimensiones:

La primera dimensión es operación que se encarga de planear, ejecutar, fiscalizar y mejorar sus servicios para desplazar a los usuarios por sus líneas troncales hasta su destino. Los especialistas de PROTRANSPORTE (2014) explicaron que, para una acertada realización de la programación, ejecución, inspección y el control de la operación se debe tener un plan operativo, con el que se debe componer por personal altamente calificado, herramientas tecnológicas y la logística, que, direccionado eficientemente, busca la efectividad en el desarrollo de la operación. (p. 63)

Su segunda dimensión son Estándares de calidad que define como el consorcio cumpla con los requerimientos y perspectivas de los pasajeros. Los especialistas de PROTRANSPORTE (2014) expusieron que la calidad es un instrumento elemental para aumentar el número de clientes o usuarios, y en el caso del transporte público, para influir en el reparto modal de la movilidad. Sin embargo, al tratarse de un servicio público es preciso contar con la colaboración activa y sistematizada de todos los actores implicado. (p. 96)

La tercera dimensión son Elementos del sistema que conllevan la operación del concesionario para proyectar, supervisar y ejecutar todos los procesos y den como resultado un servicio eficaz. Los analistas de PROTRANSPORTE (2014) indicaron que “los elementos del sistema son componentes complementarios referidos al planeamiento, programación, operación, control de la flota de unidades y prestaciones en el corredor complementario”. (p. 23)

Por otro lado, Los analistas del Banco de desarrollo de América Latina CAF (2019) definieron que la integración de un sistema de transporte es un enfoque global, en donde los elementos trabajan de manera conjunta, con el fin de ofrecer a los pasajeros, servicios de transporte eficaces y accesibles.

Para hablar de un sistema integral de transporte se tiene que hablar de su origen, Bus Rapid Transit (BRT) que es un sistema de transporte público masivo que logra mezclar la maleabilidad de los autobuses y el transporte sobre rieles, constituido de tal manera que ofrezcan al ciudadano un servicio de calidad, confiable, eficiente y seguro. Los especialistas de Lincoln Institute of Land Policy (2013) explicaron que las metrópolis de Latinoamérica, encabezaron la ejecución de sistemas de transporte público con ómnibus tipo BRT (llamados así por sus siglas en ingles por Bus Rapid Transit), un modelo de transporte que colectivamente se identifica por el crecimiento de la logística que prioriza al transporte público en correlación con otros modelos de unidades.

Al implementarse el SIT se habla de las licitaciones y creación de los Corredores complementarios, en la ciudad de Lima se implementaron cinco corredores complementarios dentro de los cuales están: Corredor Amarillo (Ruta

107), Corredor Rojo (Rutas: 201, 202, 204, 206, 209, 257), corredor Azul (Rutas: 301, 302, 303 y 306), Corredor Morado (Rutas 404, 405, 409 y 412) y el Corredor Verde (Ruta 508), componen una red de servicios troncales, que cubren las importantes avenidas de los distintos distritos de la capital. Los analistas de PROTRANSPORTE (2014) explicaron que un Sistema de Corredores Complementarios se determina como la disposición de las prestaciones del transporte público en carriles segregados o compartidos, con la operación y el recaudo concentrado, siendo regulado en la Ordenanza Municipal N° 1613 y por los lineamientos que reglamentan el Sistema de Corredores Segregados de Alta Capacidad (COSAC I), en lo que implique adaptable, así como por lo determinado en los pertinentes contratos de concesión. (p. 4).

El Corredor complementarios N° 04 o Corredor morado está conformado por cuatro consorcios de transporte: Expreso Próceres Internacional S.A., Consorcio Empresarial Futuro Express S.A., Consorcio Santa Catalina S.A. y Consorcio Nueva Alternativa S.A y cumplen con cuatro rutas para atender a los ciudadanos en las prestaciones de mediana capacidad en vías compartidas.

Ruta 404: Av. Fernando Wiese (desde paradero capilla), Av. Próceres de la Independencia, Av. 9 de octubre, Jr. Marañón, Jr. Loreto, Av. Abancay, Av. Miguel Grau, Av. 9 de diciembre, Av. Brasil (hasta el cruce con Av. El Ejército).

Ruta 405: Av. Fernando Wiese (desde paradero capilla), Av. Próceres de la Independencia, Av. 9 de octubre, Jr. Marañón, Jr. Loreto, Av. Abancay, Av. Manco Cápac, Av. Prolongación Iquitos y Av. Javier Prado.

Ruta 409: Av. Fernando Wiese (desde paradero capilla), Av. Canto Grande, Av. Flores de Primavera, Av. Lima, Av. Próceres de la Independencia, Av. 9 de octubre, Jr. Marañón, Jr. Loreto, Av. Abancay, Av. Manco Cápac, Av. Prolongación Iquitos y Av. Carnaval y Moreyra.

Ruta 412: Av. Fernando Wiese (desde paradero capilla), Av. Próceres de la Independencia, Av. Flores de Primavera, Av. Lima, Túnel, Av. Pizarro e Jr. Ica.

La epistemología, según Sánchez *et al.* (2018) expusieron que investiga la iniciación, la naturaleza y la validez del juicio científico. es un aspecto de la filosofía, conocida también como filosofía de la ciencia. (p. 61)

La epistemología de transporte público nace gracias al matemático francés Blaise Pascal (1623-1662), con el nombre de transporte colectivo en el siglo XVII en Paris que ya era una gran metrópolis con una población aproximada de medio millón, las personas no contaban con la solvencia económica para contar con un transporte propio y solo les quedaba desplazarse a pie de un lugar a otro. Pascal al ver esta problemática, implemento el sistema de transporte urbano con carruajes tirados por caballos con horarios regulares, rutas y costos fijas.

Pascal desarrollo 3 líneas del transporte colectivo, la primera empezó a operar el dieciocho de marzo de 1662, que circulaba entre el Porte Saint-Antoine y Luxemburgo, la segunda línea se inauguró el 11 de abril de ese mismo año, su ruta era de la Rue de Saint-Antoine hasta la Rue Saint Honoré y la última ruta se abrió en mayo y enlazaba el barrio de Montmartre con Luxemburgo. Pero con el primer viaje también comenzó los problemas de transporte público que siguen afectando hasta hoy, el sistema no tenía la logística para atender la demanda. (BBC News, 2018, párr. 7-11)

La epistemología de sistema integral de transporte, basado en el sistema de autobuses de transito rápido o por sus iniciales en el idioma ingles BRT (Bus Rapid Transit), este es una técnica de transporte público masivo que combina dos objetivos la capacidad y velocidad para transitar por una vía segregada. El primero de implementarse en América latina fue en el país de Brasil por los años setenta. Mendiola, A., Aguirre, C., Ayala, E., Barboza, W., Bernal, C. y Pinillos, W. (2014) describieron que los especialistas de Curitiba redefinieron BRT y crearon RIT (Red Integrada de Transporte) y paso hacer supervisado por la municipalidad quien decreto las mejoras en el sistema de transporte público como itinerarios, frecuencias y control de operadores.

III. METODOLOGÍA

3.1. Tipo y diseño de investigación

El tipo de estudio propuesto en este proyecto es de metodología cuantitativa, Al respecto Sánchez et al. (2018) enunciaron que esta metodología estudia los fenómenos que suscitan en la sociedad empleando la observación y experimentación, mide el entorno manipulando los ensayos estadísticos para analizar los datos. (p. 91)

Ahora bien, para la realización de este trabajo se enfocó en el tipo de investigación aplicada, para aprovechar los conocimientos obtenidos de los demás sistemas integrales de transporte que se implementaron en los demás países latinoamericanos. Desde la posición de Sánchez et al. (2018) señalan que la investigación aplicada es un modelo de exploración utilitaria que fructifica las sapiencias obtenidas por la investigación básica o teórica para resolver las problemáticas. (p. 79)

Además, considerando la visión de esta tesis que busca examinar las propuestas sobre el SIT implementadas con anterioridad, se realizó con un diseño de tipo correlacional. Empleando las palabras de Sánchez et al. (2018) argumentan que el diseño correlacional es un tipo diseño que posee como principal objetivo establecer el nivel de relación estadística que coexiste entre las dos variables en las tesis. Lo que admite observar el rango de relación entre las variables.

Asimismo, la investigación se circunscribió con una dirección descriptiva, puesto que el propósito de exploración se centra en examinar y explicar la conducta de un individuo sin intervenir sobre él de ninguna forma. Al respecto Sánchez *et al.* (2018) indicaron que la investigación descriptiva es la primera etapa de la exploración sustantiva. Se direcciona a representar el contexto y mencionar las descripciones en su fase final.

Este trabajo presenta un diseño no experimental, en el que el investigador no puede examinar, operar o afectar la variable independiente, sino se centraliza en la examinación de la conducta de las variables estudiadas. Al respecto Sánchez

et al. (2018) describieron que se denomina la investigación no experimental para los trabajos en el que no se aplica el procedimiento experimental. Primordialmente es de un contexto descriptivo y utiliza el método de observación descriptiva.

3.2. Variables y operacionalización

La variable se define como una unidad sujeta a alteraciones, factible de ser medible y con propiedad que le dan valor en la investigación científica. Sánchez *et al.* (2018) dijeron que la variable toma distintos valores, categorías, cualidad que se declara de una manifestación u objeto que puede adoptar un rango o criterio. Se define indeterminado que debe transformarse a cantidades concretas y maleables, dispuestos de ser dimensionados. Cualquier fenómeno, manifestación, suceso, situación, conducta o característica particular. Asimismo, Los indicadores despegan de las variables.

La primera variable es transporte público, su definición conceptual: Según Jaramillo *et al.* (2020) describieron que el transporte público es una prestación que está en crecimiento en América Latina, ya que, la población es urbana y realizan viajes diarios para trasladarse de un lugar a otro.

Su definición operacional: La variable fue dimensionada a través de la escala Likert de medida ordinal. Por lo tanto, la técnica de la encuesta por medio de cuestionarios, con anticipación diseñado y aprobados por juicios de expertos, sin influir en el hábitat ni la situación donde se recoge la data, los cuales constaron de 20 preguntas.

La segunda variable es Sistema integral de transporte, su definición conceptual: según los especialistas de PROTRANSPORTE (2014) indicaron que el sistema de transporte público, está combinado por los diferentes modelos de las prestaciones del transporte público a nivel urbano, reconocidas en la regulación legal efectiva, el SIT para su funcionamiento requiere de integración de personal operacional, de tarifario e itinerario.

Su definición operacional: Donde la variable fue dimensionada a través de la escala Likert de medida ordinal. Por lo tanto, la técnica de la encuesta por medio de cuestionarios, con anticipación diseñado y admitidos por juicios de expertos, sin influir en el hábitat ni la situación donde se recoge la data, los cuales constaron de 20 preguntas

La escala de medición es una categorización justificada con el fin de describir el entorno de la variable. Al respecto Sánchez *et al.* (2018) enunciaron que la escala de medición es un procedimiento de medida que implanta una teoría sobre las cifras de los objetos medidos.

La escala que se estableció para este trabajo de investigación es de escala ordinal de tipo Likert, con un criterio polinómico el cual tubo los siguientes rangos: (a) Totalmente en desacuerdo, (b) En desacuerdo, (c) Ni de acuerdo, ni en desacuerdo, (d) De acuerdo y (e) Totalmente de acuerdo.

3.3. Población (criterios de selección), muestra, muestreo, unidad de análisis

La población es la totalidad de elementos o sujetos que poseen ciertas peculiaridades semejantes y sobre las cuales se anhela deducir. Al respecto Sánchez *et al.* (2018) expusieron que la población es un grupo formado por todos los individuos o contextos que presentan una sucesión de peculiaridades o criterios habituales". (p. 102).

La población para este estudio lo conformaron los individuos de sexo femenino y masculino con un rango de edad de dieciocho años a más, residentes de San Juan de Lurigancho y que utilicen el corredor morado. Los criterios que se emplearon para la selección de la muestra (30 individuos).

Criterios de inclusión: Habitantes de jurisdicción de San Juan de Lurigancho y mayores de 18 años.

Criterios de exclusión: Residentes de la jurisdicción de San Juan de Lurigancho y menores de 18 años.

La muestra percibe el conjunto de elementos y peculiaridades que delimitan la población, de la cual se extrae el objeto de estudio. Al respecto Sánchez *et al.* (2018) explicaron que la muestra es una agrupación de sujetos o procesos separados de una población por un tipo de técnica de muestreo.

La muestra considerada en este estudio de encuestas, dado que se consideró a 30 pobladores como el 100% de la población, los cuales fueron personas mayores de 18 años a más, que son usuarios del corredor morado.

El muestro es una herramienta que permite seleccionar unidades representativas para conseguir datos que le faculten obtener deducciones acerca de la población sobre la cual se estudia. Al respecto Sánchez *et al.* (2018) indicaron que el muestreo aleatorio simple es una técnica de clasificación que avala la misma posibilidad de ser elegido a cada sujeto por un proceso de aleatorio. (p. 93).

La unidad de análisis fueron usuarios del corredor morado, mayores de dieciocho años entre individuos de ambos sexos.

3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

La técnica es el medio e instrumentos, por el cual se estudia el método. Son un conjunto de criterios para la conducción de los materiales que apoyan al sujeto en la diligencia de los métodos. Asimismo, Sánchez *et al.* (2018) enunciaron que “las técnicas de indagación son instrucciones específicas que se manipulan en definitivas áreas de la ciencia para la recolección de datos”. (p. 120).

La técnica utilizada para el desarrollo de este trabajo de investigación y obtener información de la población fue la encuesta, la misma que consiste en la selección de la data a partir de preguntas cerradas con criterios polinómicas. Al respecto, Sánchez *et al.* (2018) expusieron que “las encuestas es el procedimiento

de recopilación de la data desarrollado por un conjunto de cuestiones o reactivos cuya misión es recopilar data factico en una muestra explícita.

Ver anexo N° 05 y 06.

La validez se establece cuando se obtiene el cálculo para lo cual fue destinado, asimismo, señala el rango de inferencia en relación a las conclusiones. Según Sánchez *et al.* (2018) explicaron que la validez es un nivel de procedimientos o metodologías vale para dimensionar con seguridad lo que conjetura que está dimensionando. Se representa los resultados conseguido a través de la manipulación de los instrumentos.

La validación de los instrumentos (encuestas) que se usaron para el progreso de trabajo de investigación se aplicaron a través de juicios de expertos.

La validación fue realizada por los siguientes expertos:

Tabla 1

Validación de expertos

Validador	Grado académico	Resultado
Paca Pantigoso, Flabio Romero	Doctor	Aplicable
Mendoza Zuñiga, Marleni	Magister	Aplicable

Nota. Datos de los expertos que certifican los instrumentos

Ver anexo N° 07, 08, 09 y 10.

La confiabilidad se refiere a si obtiene o no la misma respuesta usando un instrumento para medir un elemento y produce resultados consistentes. Al respecto Sánchez *et al.* (2018) enunciaron que la confiabilidad involucra las condiciones de permanencia y estabilidad tanto de los instrumentos como de la recopilación de la data y los métodos de exploración.

Además, la validación de los expertos en las dos variables se instauró la prueba de coeficiencia de V de Aiken. Ver anexo N° 13 y 14.

Para la exposición de este trabajo se realizó los cálculos con el coeficiente Alfa de Cronbach, lo que se adapta con el presente estudio en la cual se utilizará Escala de Likert. Al respecto Sánchez *et al.* (2018) indicaron que el Alfa de Cronbach se determina coeficiente estadístico que es empleado para evaluar el grado de fiabilidad por solidez de un instrumento que almacena un catálogo de reactivos. Se expone en conceptos de relaciones que parte a partir - 1 a + 1. Colectivamente se manipula los reactivos que son de respuestas politómicas, de tal forma, que asienten más de dos opciones de resultados.

La confiabilidad obtenida para este trabajo de investigación fue a través de las encuestas, realizando el procedimiento por el programa informático estadístico SPSS, estableciendo el Alfa de Cronbach.

Tabla 2

Fiabilidad de la variable Transporte Público

Alfa de Cronbach	N de elementos
.807	20

Nota. Estadísticos de fiabilidad

Al procesar la base de datos obtenidas de las encuestas a los usuarios del corredor morado sobre la variable transporte público se obtiene como resultado un .807 de confiabilidad, los valores aciertan dentro del rango .80 de buena consistencia interna. Ver anexo N° 15.

Tabla 3

Fiabilidad de la variable Sistema Integral de Transporte

Alfa de Cronbach	N de elementos
.898	20

Nota. Estadísticos de fiabilidad

Luego de procesar la base de datos obtenidas de las encuestas a los usuarios del corredor morado sobre la variable sistema integral de transporte se

obtiene como resultado un .898 de confiabilidad, los valores aciertan dentro del rango .89 de buena consistencia interna. Ver anexo N° 16.

3.5. Procedimientos

Para la elaboración de esta tesis se aplicó los siguientes procedimientos:

- a) Se ingresó una carta de presentación a la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), para que tenga conocimiento que se desarrollaría un estudio referente a la Reforma del transporte público y el sistema integral de transporte: caso corredor morado, Lima 2020. Ver anexo N° 20.
- b) Redacción y la validez de los instrumentos de recopilación de información. La validación se hizo mediante la entrega a expertos del documento, quienes tasaron la claridad, adecuación y relevancia de los ítems en concordancia con los objetivos, dimensiones e indicadores. Ver anexo N° 07, 08, 09 y 10.
- c) Se procedió a realizar trabajo de campo para recolectar información mediante las encuestas realizado en formularios de Google, en los paraderos a los usuarios del corredor morado, a quienes se le entregaba el link del formulario y puedan acceder a través de su cuenta Google y evitar el contacto directo. Ver anexo N° 05 y 06.
- d) Tratamiento estadístico de la información recaudada mediante el instrumento de recolección de data, la manipulación del programa informático estadístico SPSS.
- e) Se generó inferencias y comprobación de hipótesis.
- f) Por último, se discutió los resultados y se desarrolla las conclusiones.

3.6. Método de análisis de datos

Se manipulo el programa informático estadístico SPSS, que permite procesar la data, para ello se utilizó una estadística de nivel descriptivo que consentirá recopilar la data precisa, nivel inferencial que tiene como propósito de tantear las hipótesis. Según Sánchez *et al.* (2018) expusieron que la estadística descriptiva es una estadística de primer nivel, que percibe la elaboración de las frecuencias, las dimensiones de directriz principal y de disociación.

Por esta razón, se procesaron las pruebas de normalidad para ambas variables de estudios, para los 30 usuarios que respondieron las encuestas y por ser la cantidad de encuestados menor a cincuenta, se empleó el test de Shapiro-Wilk. Ver anexo N° 17.

Tabla 4

Pruebas de normalidad

	Pruebas de normalidad		
	Shapiro-Wilk		
	Estadístico	gl	Sig.
Transporte Publico	.914	30	.019
SIT	.942	30	.106

Al visualizar que la prueba de normalidad nos arroja la significancia para la variable de transporte público de 0.019 que es < a 0.05, lo que representa que no siguen una distribución normal por lo tanto se utiliza la regla de Rho de Spearman. Ver anexo N° 18.

En base a Sánchez et al. (2018) sostienen que la correlación ordinal de Rho de Spearman se alcanza con valores de las variables en escala ordinal. Su fórmula es:

$$r_s = 1 - \frac{6 \sum d^2}{n(n^2 - 1)}$$

r_s : Coeficiente de correlación por rangos de Spearman

d : Diferencia entre rangos (X menos Y)

n : Números de datos.

Figura 1. Formula de Rho de Spearman

3.7. Aspectos éticos

Este trabajo está basado en nociones éticas, bajo el consentimiento de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) y se respetó las fuentes y la autoría citadas en la elaboración de esta exploración. Asimismo, se respetó la privacidad de la data de los individuos involucrados en la recolección de datos.

Por lo tanto, la información que se ha seleccionado, fue procesado y cuyos datos fueron guardados. Por este motivo, los resultados estuvieron procesados y mostrados en este trabajo de investigación sin fines de lucro, por lo tanto, se ha informado a cada usuario que realizó la encuesta sobre la materia de estudio y que se mantendría en reserva sus datos personales.

IV. RESULTADOS

Los resultados son demostrados en los siguientes análisis descriptivos de la investigación:

Tabla 5

Tabla descriptiva de la variable: Transporte Publico

TRANSPORTE PÚBLICO				
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Válidos	DEFICIENTE	1	3.3	3.3
	REGULAR	12	40.0	43.3
	EFICIENTE	17	56.7	100.0
	Total	30	100.0	100.0

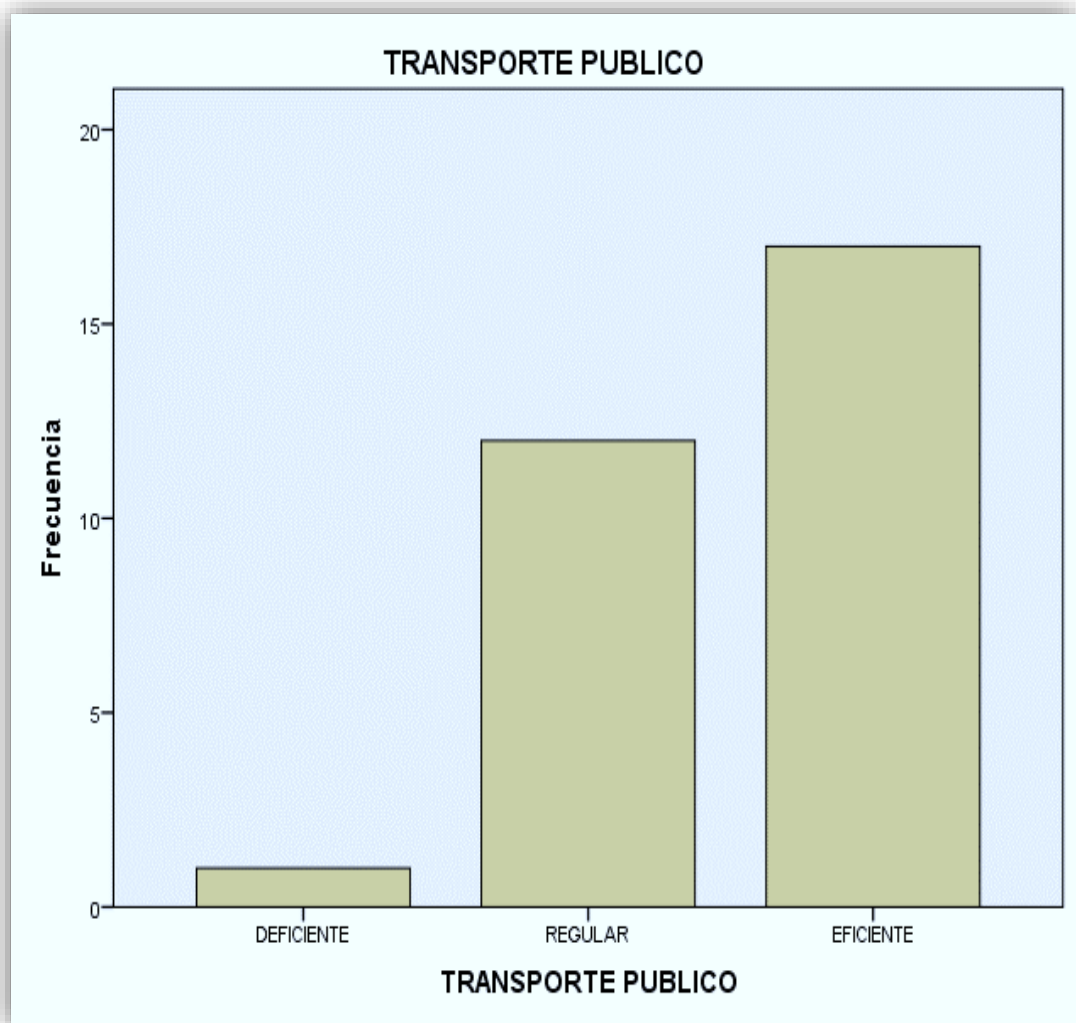


Figura 2. Diagrama de frecuencia de la variable transporte publico

Como se muestra en la tabla cinco y en la figura dos, que la variable transporte público tienen un nivel de deficiente de 3.3%, nivel regular de 40.0% y nivel de eficiencia de 56.7%.

Su primera dimensión Operación de la flota, nos muestra:

Tabla 6

Tabla descriptiva de la dimensión: Operación de flota

OPERACIÓN DE FLOTA					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	DEFICIENTE	3	10.0	10.0	10.0
	REGULAR	16	53.3	53.3	63.3
	EFICIENTE	11	36.7	36.7	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

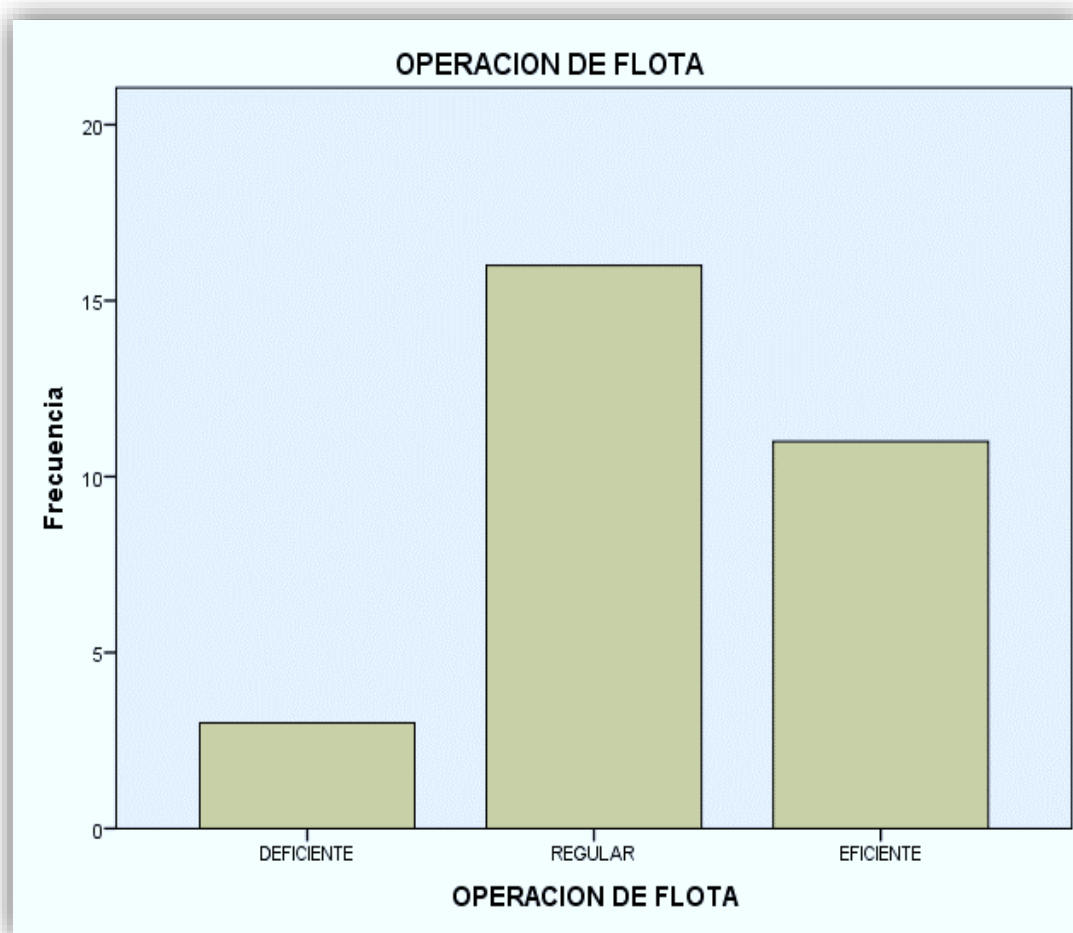


Figura 3. Diagrama de frecuencia de la dimensión Operación de flota

Como se muestra en la tabla seis y en la figura tres, que la dimensión operación de flota de la variable de Transporte público tienen un nivel de deficiente de 10.0%, nivel regular de 53.3% y nivel de eficiencia de 36.7%.

La segunda dimensión fue Recaudo, nos muestra:

Tabla 7

Tabla descriptiva de la dimensión: Recaudo

RECAUDO					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	REGULAR	21	70.0	70.0	70.0
	EFICIENTE	9	30.0	30.0	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

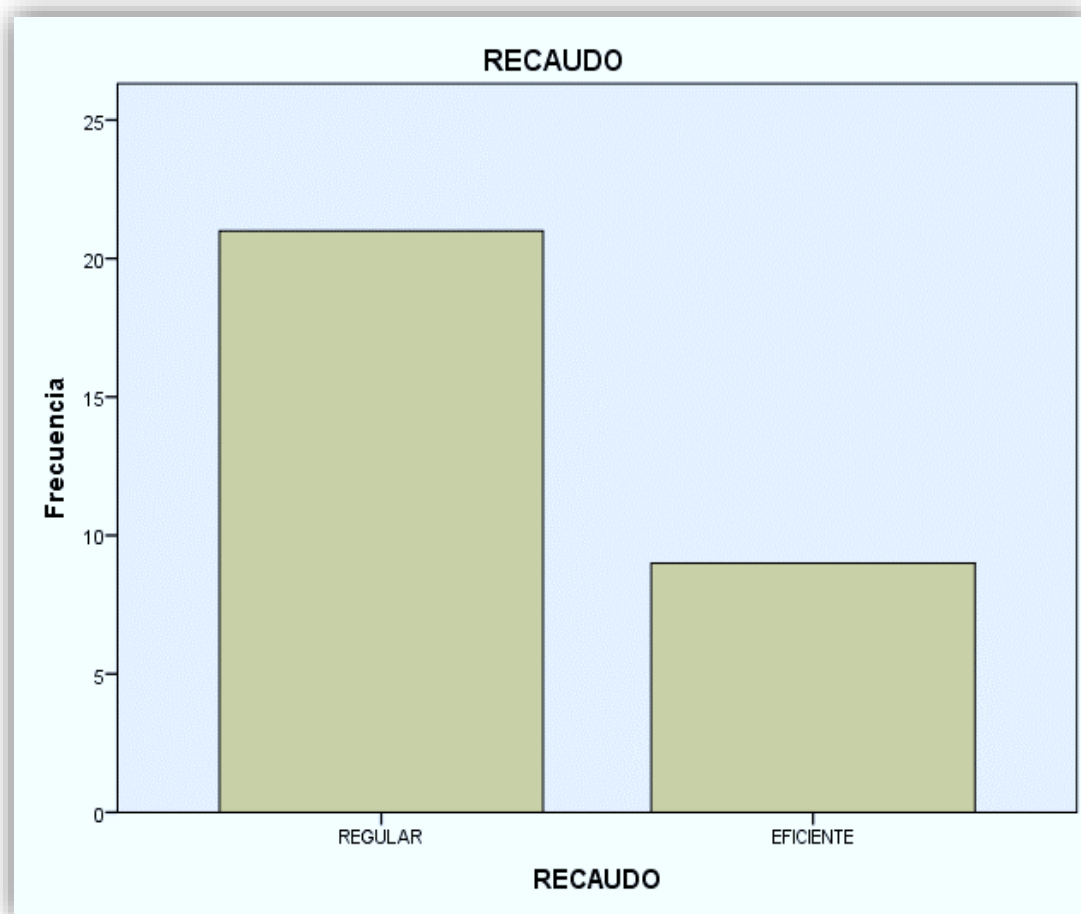


Figura 4. Diagrama de frecuencia de la dimensión Recaudo

Como se muestra en la tabla siete y en la figura cuatro, que la dimensión recaudo de la variable de Transporte público tienen un nivel regular de 70.0% y nivel de eficiencia de 30.0%.

La tercera dimensión fue Información al usuario, nos muestra:

Tabla 8

Tabla descriptiva de la dimensión: Información al usuario

INFORMACIÓN AL USUARIO					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	DEFICIENTE	2	6.7	6.7	6.7
	REGULAR	8	26.7	26.7	33.3
	EFICIENTE	20	66.7	66.7	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

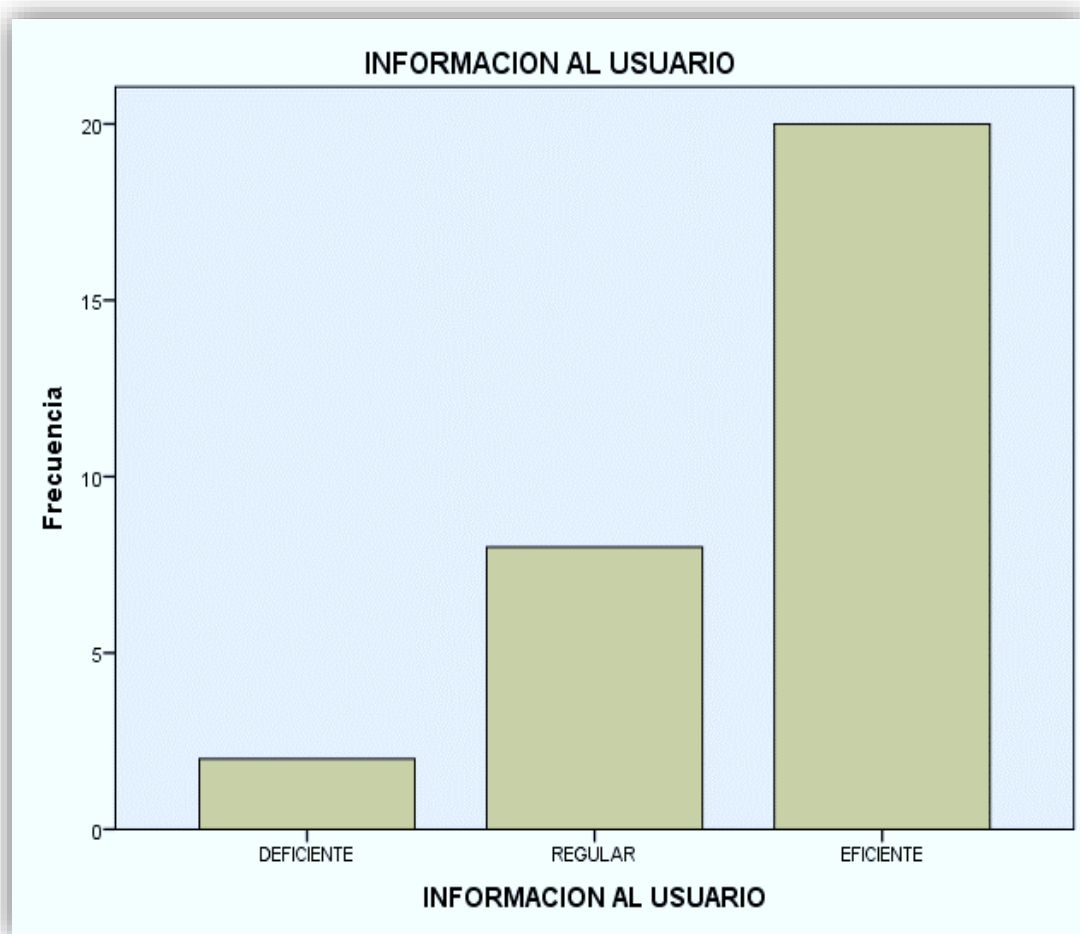


Figura 5. Diagrama de frecuencia de la dimensión Información al usuario

Como se muestra en la tabla ocho y en la figura cinco, que la dimensión información al usuario de la variable de Transporte público tienen un nivel deficiente de 6.7%, un nivel regular de 26.7% y nivel de eficiencia de 66.7%.

La segunda variable sistema integral de transporte nos muestra:

Tabla 9

Tabla descriptiva de la variable: Sistema Integral de transporte

SIT					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	DEFICIENTE	1	3.3	3.3	3.3
	REGULAR	21	70.0	70.0	73.3
	EFICIENTE	8	26.7	26.7	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

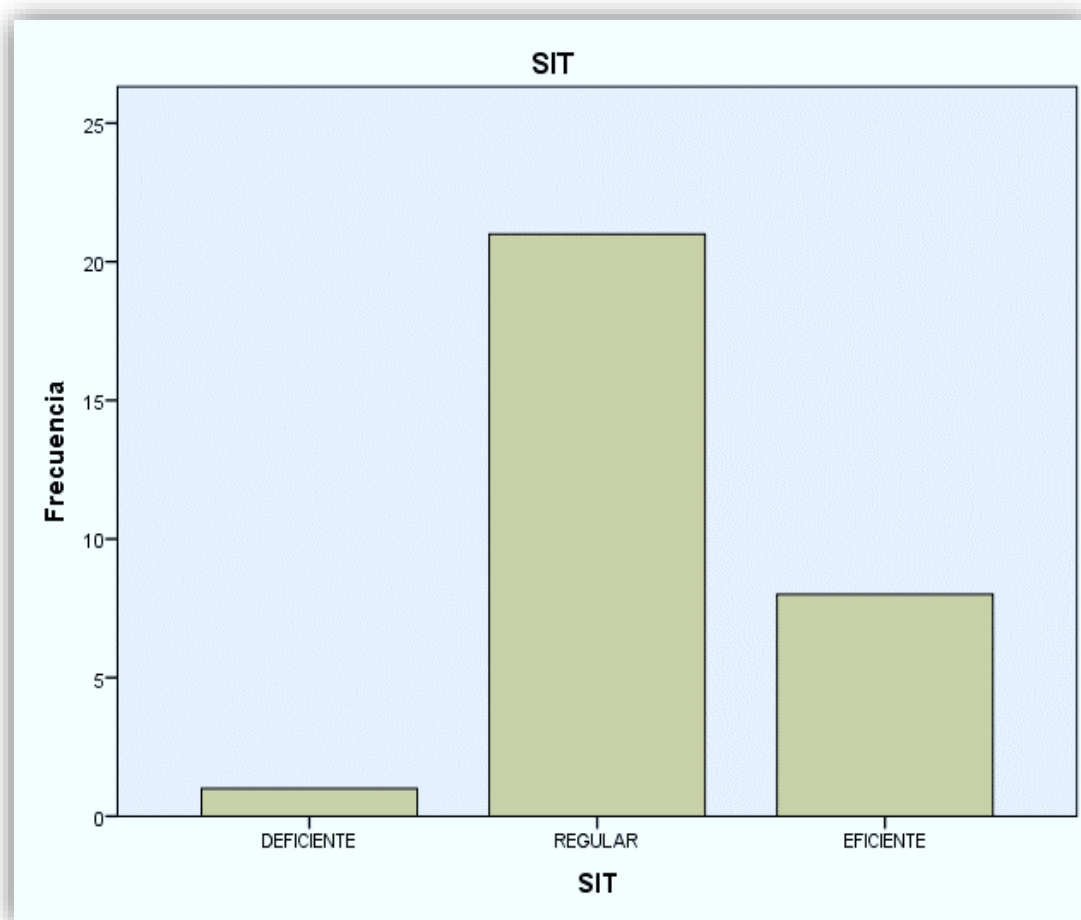


Figura 6. Diagrama de frecuencia de la variable Sistema Integral de Transporte

Como se muestra en la tabla nueve y en la figura seis, que la variable sistema integral de transporte tienen un nivel de deficiente de 3.3%, nivel regular de 70.0% y nivel de eficiencia de 26.7%.

Su primera dimensión fue Operación, nos muestra:

Tabla 10

Tabla descriptiva de la dimensión: Operación

OPERACIÓN					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	DEFICIENTE	2	6.7	6.7	6.7
	REGULAR	21	70.0	70.0	76.7
	EFICIENTE	7	23.3	23.3	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

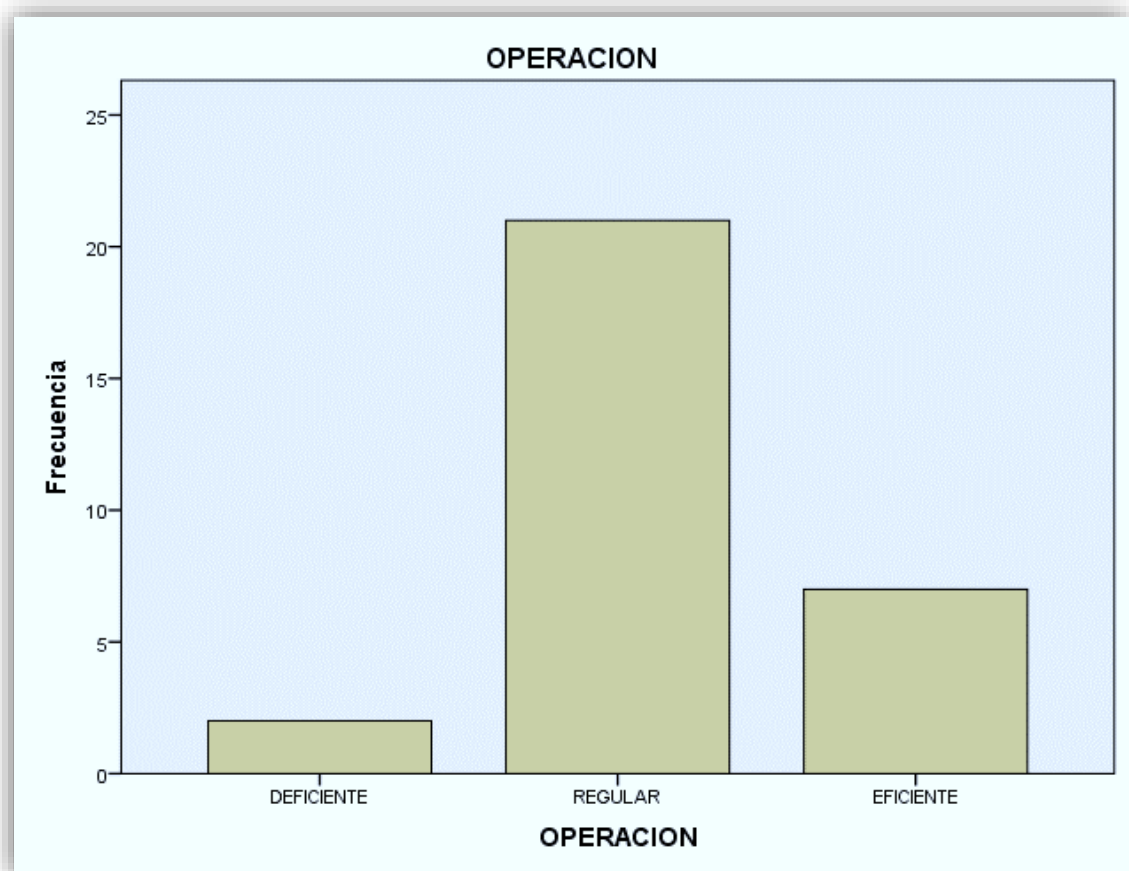


Figura 7. Diagrama de frecuencia de la dimensión Operación

Como se muestra en la tabla diez y en la figura siete, que la dimensión operación de la variable sistema integral de transporte tienen un nivel de deficiente de 6.7%, nivel regular de 70.0% y nivel de eficiencia de 23.3%.

Su segunda dimensión fue Estándares de calidad, nos muestra:

Tabla 11

Tabla descriptiva de la dimensión: Estándares de calidad

ESTÁNDARES DE CALIDAD					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	DEFICIENTE	3	10.0	10.0	10.0
	REGULAR	14	46.7	46.7	56.7
	EFICIENTE	13	43.3	43.3	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

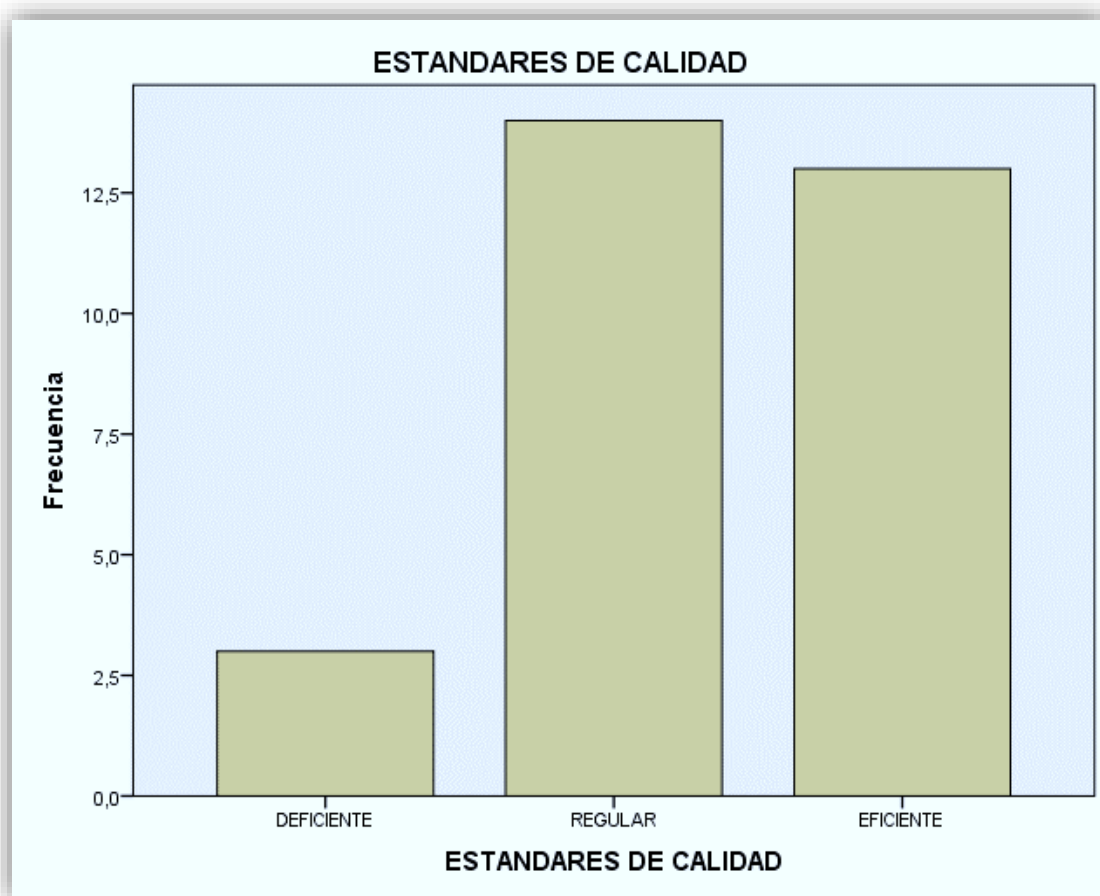


Figura 8. Diagrama de frecuencia de la dimensión Estándares de calidad

Como se muestra en la tabla once y en la figura ocho, que la dimensión estándares de calidad de la variable sistema integral de transporte tienen un nivel de deficiente de 10.0%, nivel regular de 46.7% y nivel de eficiencia de 43.3%.

La última dimensión es Elementos del sistema, nos muestra:

Tabla 12

Tabla descriptiva de la dimensión: Elementos del sistema

ELEMENTOS DEL SISTEMA					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	DEFICIENTE	1	3.3	3.3	3.3
	REGULAR	22	73.3	73.3	76.7
	EFICIENTE	7	23.3	23.3	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

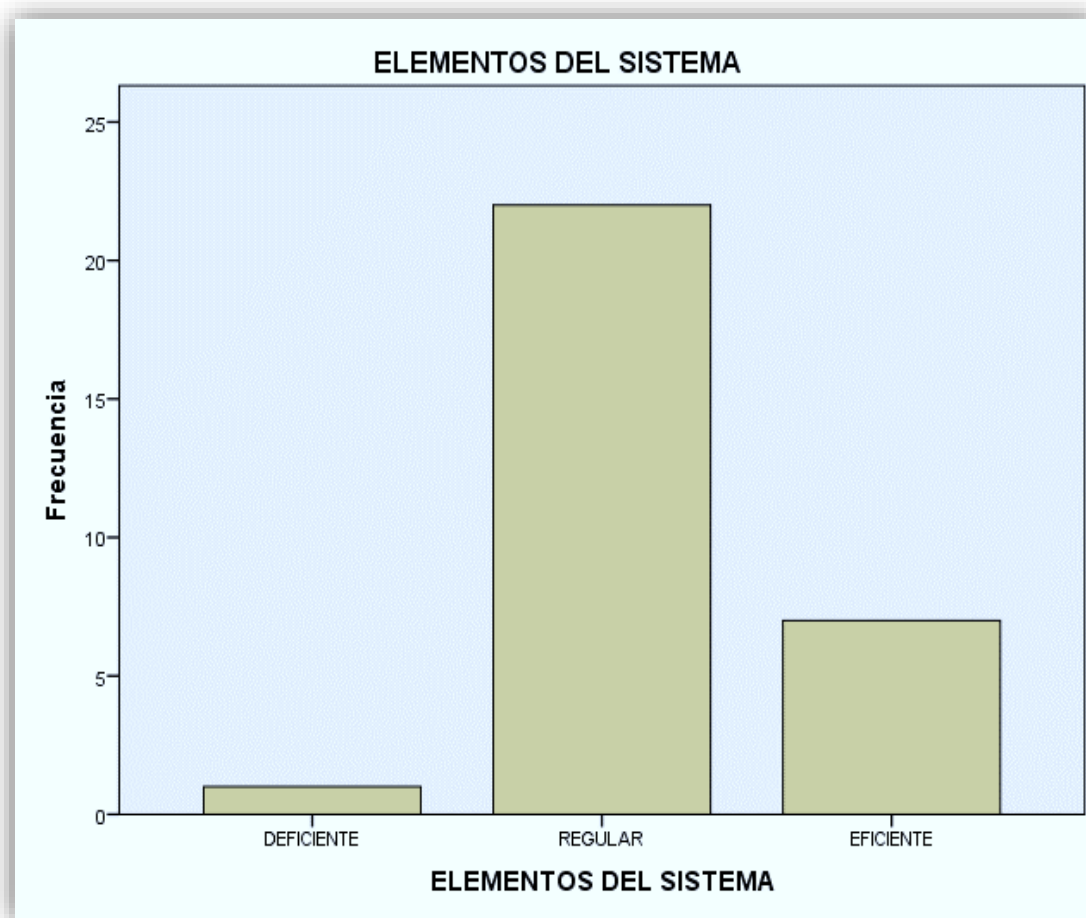


Figura 9. Diagrama de frecuencia de la dimensión Elementos del sistema

Como se muestra en la tabla doce y en la figura nueve, que la dimensión elementos del sistema de la variable sistema integral de transporte tienen un nivel de deficiente de 3.3%, nivel regular de 73.3% y nivel de eficiencia de 23.3%.

Aplicación de las tablas cruzadas o de contingencia:

Tabla 13

Tabla cruzada de las variables: Transporte público – SIT

		Sistema Integral de Transporte				
		DEFICIENTE	REGULAR	EFICIENTE	Total	
Transporte Público	DEFICIENTE	Recuento	1	0	0	1
		% del total	3.3%	0.0%	0.0%	3.3%
	REGULAR	Recuento	0	11	1	12
		% del total	0.0%	36.7%	3.3%	40.0%
	EFICIENTE	Recuento	0	10	7	17
		% del total	0.0%	33.3%	23.3%	56.7%
Total	Recuento	1	21	8	30	
	% del total	3.3%	70.0%	26.7%	100.0%	

Como se visualiza en la tabla trece, se puede aseverar que la variable transporte público tiene un nivel total de deficiente de 3.3%, un nivel regular de 40% y un nivel eficiente de 56.7%. El objetivo general fue determinar la correlación que existe entre la reforma del transporte público y el sistema integral de transporte en el caso del Corredor Morado en Lima 2020.

Asimismo, la tabla demuestra que cuando la variable transporte público tiene un nivel eficiente, la variable sistema integral de transporte presenta un nivel eficiente en un 23.3%, además, cuando la variable transporte público es de nivel regular, la variable sistema integral de transporte es de nivel regular en un 36.7%, por último, cuando la variable transporte público es de nivel deficiente, la variable sistema integral de transporte es de nivel deficiente de 3.3%.

De la misma manera, el primer objetivo específico fue determinar la correlación que existe entre la operación de la flota en la reforma del transporte

público y el sistema integral de transporte en el caso del Corredor Morado en Lima 2020.

Tabla 14

Tabla cruzada: Operación de flota – SIT

		Sistema Integral de Transporte				Total
		DEFICIENTE	REGULAR	EFICIENTE		
Operación de Flota	DEFICIENTE	Recuento	1	2	0	3
		% del total	3.3%	6.7%	0.0%	10.0%
	REGULAR	Recuento	0	13	3	16
		% del total	0.0%	43.3%	10.0%	53.3%
	EFICIENTE	Recuento	0	6	5	11
		% del total	0.0%	20.0%	16.7%	36.7%
Total	Recuento	1	21	8	30	
	% del total	3.3%	70.0%	26.7%	100.0%	

Como se visualiza en la tabla catorce, se demuestra que la dimensión uno (operación de flota) de la variable uno (transporte público) tiene un nivel total de deficiente de 10.0%, un nivel regular de 53.3% y un nivel eficiente de 36.7%.

Igualmente, la tabla demuestra que cuando la dimensión uno (operación de flota) de la variable uno (transporte público) tiene un nivel eficiente, la variable sistema integral de transporte presenta un nivel eficiente en un 16.7%, además, cuando la dimensión uno (operación de flota) de la variable uno (transporte público) es de nivel regular, la variable sistema integral de transporte es de nivel regular en un 43.3%, por último, cuando la dimensión uno (operación de flota) de la variable uno (transporte público) es de nivel deficiente, la variable sistema integral de transporte es de nivel deficiente de 3.3%.

Por otro lado, el segundo objetivo específico fue determinar la correlación que existe entre el recaudo en la reforma del transporte público y el sistema integral de transporte en el caso del Corredor Morado en Lima 2020.

Tabla 15

Tabla cruzada: Recaudo – SIT

		Sistema Integral de Transporte				
		DEFICIENTE	REGULAR	EFICIENTE	Total	
Recaudo	REGULAR	Recuento	1	15	5	21
		% del total	3.3%	50.0%	16.7%	70.0%
	EFICIENTE	Recuento	0	6	3	9
		% del total	0.0%	20.0%	10.0%	30.0%
Total		Recuento	1	21	8	30
		% del total	3.3%	70.0%	26.7%	100.0%

La tabla quince demuestra, que la dimensión dos (recaudo) de la variable uno (transporte publico) tiene un nivel regular total de 70.0% y un nivel eficiente de 30.0%.

Equivalentemente, la tabla señala que cuando la dimensión dos (recaudo) de la variable uno (transporte publico) tiene un nivel eficiente, la variable sistema integral de transporte presenta un nivel eficiente en un 10.0%, además, cuando la dimensión dos (recaudo) de la variable uno (transporte publico) es de nivel regular, la variable sistema integral de transporte es de nivel regular en un 20.0%, por último, cuando la dimensión dos (recaudo) de la variable uno (transporte publico) es de nivel deficiente, la variable sistema integral de transporte es de nivel deficiente de 3.3%.

Por último, el tercer objetivo específico fue determinar la correlación que existe entre la información al usuario en la reforma del transporte público y el sistema integral de transporte en el caso del Corredor Morado en Lima 2020.

Tabla 16

Tabla cruzada: Información al usuario – SIT

		Sistema Integral de Transporte				
		DEFICIENTE	REGULAR	EFICIENTE	Total	
Información al Usuario	DEFICIENTE	Recuento	1	1	0	2
		% del total	3.3%	3.3%	0.0%	6.7%
	REGULAR	Recuento	0	8	0	8
		% del total	0.0%	26.7%	0.0%	26.7%
	EFICIENTE	Recuento	0	12	8	20
		% del total	0.0%	40.0%	26.7%	66.7%
Total	Recuento	1	21	8	30	
	% del total	3.3%	70.0%	26.7%	100.0%	

La tabla dieciséis indica, que la dimensión tres (información al usuario) de la variable uno (transporte publico) tiene un nivel total de deficiente de 6.7%, un nivel regular de 26.7% y un nivel eficiente de 66.7%.

De igual forma, la tabla describe que cuando la dimensión tres (información al usuario) de la variable uno (transporte publico) tiene un nivel eficiente, la variable sistema integral de transporte presenta un nivel eficiente en un 26.7%, además, cuando la dimensión tres (información al usuario) de la variable uno (transporte publico) es de nivel regular, la variable sistema integral de transporte es de nivel regular en un 26.7%, por último, cuando la dimensión tres (información al usuario) de la variable uno (transporte publico) es de nivel deficiente, la variable sistema integral de transporte es de nivel deficiente de 3.3%.

Desarrollo de la correlación de la hipótesis general:

Ha = Existe correlación significativa entre la reforma del transporte público y el sistema integral de transporte en el caso del Corredor Morado en Lima 2020.

Ho = No existe correlación significativa entre la reforma del transporte público y el sistema integral de transporte en el caso del Corredor Morado en Lima 2020.

Regla de decisión:

Si el valor $p > 0.05$, se admite la Hipótesis Nula (H_0).

Si el valor $p < 0.05$, se objeta la Hipótesis Nula (H_0). Y, se admite H_a .

Tabla 17

Regla de Rho de Spearman

		Transporte Publico		
				SIT
Rho de Spearman	Transporte Publico	Coeficiente de correlación	1.000	,752**
		Sig. (bilateral)		.000
		N	30	30
	SIT	Coeficiente de correlación	,752**	1.000
		Sig. (bilateral)	.000	
		N	30	30

La significancia para esta correlación arrojo .000, esto indica que es menor que 0.05, por lo tanto, se confirma que existe correlación entre la variable uno (transporte público) y la variable dos (sistema integral de transporte), se ha afirmado en base a la estadística que la hipótesis general planteada se comprueba, la intensidad de la correlación es de .752, esta intensidad se encuentra en una correlación alta.

De igual manera, la primera hipótesis específica: Existe correlación significativa entre la operación de la flota en la reforma del transporte público y el sistema integral de transporte en el caso del Corredor Morado en Lima 2020.

Tabla 18

Correlación de la primera hipótesis específica: Existe correlación significativa entre la operación de la flota en la reforma del transporte público y el sistema integral de transporte en el caso del Corredor Morado en Lima 2020.

Correlaciones				
		Operación de flota		SIT
Rho de Spearman	Operación de flota	Coeficiente de correlación	1.000	,730**
		Sig. (bilateral)		.000
		N	30	30
	SIT	Coeficiente de correlación	,730**	1.000
		Sig. (bilateral)	.000	
		N	30	30

La significancia para esta correlación ha dado como resultado de .000 que quiere decir que es menor que 0.05, estadísticamente si existe correlación entre la dimensión uno (operación de flota) de la variable uno (transporte público) con la variable dos (sistema integral de transporte), la intensidad de la correlación es de .730, esta intensidad se encuentra en una correlación moderada.

La segunda hipótesis específica fue existe correlación significativa entre el recaudo en la reforma del transporte público y el sistema integral de transporte en el caso del Corredor Morado en Lima 2020.

Tabla 19

Correlación de la segunda hipótesis específica: Existe correlación significativa entre el recaudo en la reforma del transporte público y el sistema integral de transporte en el caso del Corredor Morado en Lima 2020.

Correlaciones				
			Recaudo	SIT
Rho de Spearman	Recaudo	Coeficiente de correlación	1.000	.639**
		Sig. (bilateral)		.000
		N	30	30
	SIT	Coeficiente de correlación	.639**	1.000
		Sig. (bilateral)	.000	
		N	30	30

La significancia para esta correlación ha dado como resultado de .000 demuestra que es < 0.05 , se comprueba la existencia de correlación entre la dimensión dos (recaudo) de la variable uno (transporte público) con la variable dos (sistema integral de transporte), la intensidad de la correlación es de .639, esta intensidad se encuentra en una correlación moderada.

La última hipótesis específica: Existe correlación significativa entre la información al usuario en la reforma del transporte público y el sistema integral de transporte en el caso del Corredor Morado en Lima 2020.

Tabla 20

Correlación de la tercera hipótesis específica: Existe correlación significativa entre la información al usuario en la reforma del transporte público y el sistema integral de transporte en el caso del Corredor Morado en Lima 2020.

Correlaciones			
		Información al usuario	SIT
Rho de Spearman	Información al usuario	Coeficiente de correlación	1.000
		Sig. (bilateral)	,599**
		N	30
SIT	Información al usuario	Coeficiente de correlación	,599**
		Sig. (bilateral)	1.000
		N	30

La significancia para esta correlación ha dado como resultado de .000 demuestra que es menor de 0.05, esto demuestra la existencia de correlación entre la dimensión tres (información al usuario) de la variable uno (transporte público) con la variable dos (sistema integral de transporte), la intensidad de la correlación es de .599, esta intensidad se encuentra en una correlación moderada.

V. DISCUSIÓN

El objetivo general de este trabajo de investigación fue determinar la correlación que coexiste entre la reforma del transporte público y el sistema integral de transporte en el caso del Corredor Morado en Lima 2020. Para esto se realizó la validación de los cuestionarios para cada validador por parte de especialistas del tema en tanto como la metodología del desarrollo de este trabajo de investigación y con relación a la gestión pública.

Luego de procesar la base de datos obtenidas de las encuestas a los usuarios del corredor morado sobre la variable transporte público da como resultado un .807 de confiabilidad y para la variable sistema integral de transporte .898 de confiabilidad.

Para los usuarios del corredor morado exponen que el transporte público está en un nivel de eficiencia de 56.7%, (ver tabla 5). Por otro lado, el sistema integral de transporte demuestra un nivel de regular 70.0% (ver tabla 9), esto indica que tiene mucho por mejorar, ya que, los usuarios no están contentos con este servicio usado diariamente para trasladarse a sus centros de estudios o de trabajo y de regreso a su hogar, además, el servicio empeora cuando es hora punta, donde aumentan los usuarios a la espera en los paraderos y pasan entre quince a veinticinco minutos esperando un vehículo disponible, más el tiempo de viaje que por exceso de vehículos privados e informales en ruta, que por querer ganar usuarios se estacionan en las esquinas en ambas vías no dejando avanzar y generan caos vehiculares o los famosos cuellos de botellas como en paraderos de Este a Oeste – lado A paradero cinco de Mariátegui, paradero Bayobar, paradero San Carlos, Paradero Metro hacienda, Paradero Celima, paradero Acho. De Oeste a Este – lado B paradero Grau, paradero Nicolás de Piérola, paradero Cuzco, paradero Ucayali, paradero consejo, paradero Pirámide de sol, paradero Celima, paradero Metro hacienda, paradero San Carlos, paradero Bayobar, paradero la Cinco de Mariátegui y paradero Siete de Mariátegui.

Las autoridades deberían de mejorar la fiscalización en esos puntos y en hora punta para poder agilizar el tránsito. Asimismo, la reforma de transporte

público se pudo haber implementado con éxito si se hubiese trabajado junto con el gobierno central, no solo la gestión municipal, para promulgar leyes que puedan promover el SIT como ayuda de fiscalización en las vías por parte de la policía de tránsito del Perú, erradicando los taxis colectivos, taxis informales, rutas informales que no cumplen con los seguros contra accidentes, choferes descalificados y vehículos que causen contaminación ambiental y sonora. Además, PROTRANSPORTE debió de trabajar de la mano con la PNP, ya que, en un operativo cuando los inspectores intervenía a un conductor en falta, solo le aplica una papeleta municipal que puede pagar y/o apelar, hasta tres veces donde esa papeleta vence y quedo en nada, el conductor en falta no pierde puntos en su brevete, es por eso que existe muchos conductores con una lista de papeletas a cargo, pero aun así siguen conduciendo cometiendo faltas, se debe integrar el sistema de licencia de conducir por puntos a nivel nacional junto con las demás municipalidades que tienen su gerencia de transporte urbano, este sistema de infracciones donde el conductor pierde puntos por infracciones, esos puntos dependen de la gravedad de la infracción y al llegar los puntos limites se debe de cancelar sus licencias por temporadas o indefinidamente. Así se podrá separar los malos conductores que ocasionan accidentes de tránsito, que son un peligro constante y se encuentran más en los transportes informales.

El sistema integral de transporte se podría mejorar en cuanto donde se debe entender que la reforma de transporte público sea tomada en cuenta como una política pública, no solo ampliar la flota de las concesionarias, se debe implementar transporte publico alterna como bicicletas, scooter, bicicletas eléctricas y por parte de las municipalidades sensibilizar a sus ciudadanos en mejorar su educación vial, asimismo, poniendo de su parte creando vías exclusivas para esta y espacios donde estacionarlas.

La correlación que existe entre la variable transporte público y el sistema integral de transporte demuestra una relación positiva significativa, ya que, su grado de significancia es de .000 ($p < 0.05$), además, la intensidad de correlación es de .752, que se encuentra en una intensidad de correlación fuerte. Ver tabla 17.

Por otro lado, existe correlación entre operación de flota y el sistema integral de transporte, lo que evidencia, su grado de significancia es de .000 ($p < 0.05$), la intensidad de la correlación es de .730, esta intensidad se encuentra en una correlación moderada. Ver tabla 18.

En forma similar, se comprueba la existencia de correlación entre el recaudo y el sistema integral de transporte, la significancia para esta correlación ha dado como resultado de .000 demuestra que es < 0.05 , la intensidad de la correlación es de .639, esta intensidad se encuentra en una correlación moderada. Ver tabla 19.

De la misma manera, se demuestra la existencia de correlación entre la información al usuario y el sistema integral de transporte, La significancia para esta correlación ha dado como resultado de .000 demuestra que es menor de 0.05, la intensidad de la correlación es de .599, esta intensidad se encuentra en una correlación moderada. Ver tabla 20.

El trabajo de Rojas (2017) demostró que este sistema se ha distinguido en Lima Metropolitana por ser caótico y el segundo problema social, además, se debe tener en cuenta con mucha participación de los transportistas que son actores sociales muy importantes y muchos pensaron que estarían en contra de esta reforma, junto a ellos los ciudadanos que se unieron para encontrar soluciones por un mejor transporte, eso originaba un aval a la política sino que debe existir especialistas de transporte que trabajen junto con la gestión, lo que lograron plantear una implementación del Sistema Integrado de Transporte (SIT), que para poder lograr un sistema eficaz requiere cumplir con los procesos que demoran e implementarse correctamente. Coincide en parte con la obtención de información en este trabajo, que las municipalidades deben sensibilizar a sus ciudadanos que son actores principales y los primeros beneficiarios, sobre educación vial y utilizar medios alternativos de transporte.

Asimismo, en el trabajo de Venero (2018) enunció que la reforma del transporte presentó diferentes fallas, se precipitó la ejecución del Corredor Azul. Asimismo, la movilidad urbana sostenible se examina como política pública porque se enunciaría con la planificación de la ciudad (PLAM 2035) que percibe el sistema

como pilar de la cultura y la seguridad de una ciudad. Coincide con este trabajo al presentar la información que los usuarios expresaron al usar diario el corredor morado, el tiempo de espera empeora cuando es hora punta, donde aumentan la espera de los usuarios en los paraderos, pasan entre 15 a 25 minutos esperando un vehículo disponible, más el tiempo de viaje que puede ser 90 minutos a 120 minutos.

Por otro lado, en el trabajo de Guillermo y Tello (2018) expusieron que en nuestro país el servicio de transporte urbano de pasajeros no está reconocido como servicio público, reuniendo las características de aquel, como el del Metropolitano, que se encuentra enteramente regulado y se desarrolla dentro de una concesión administrativa. Coincide con este trabajo de que el sistema integral de transporte se podría mejorar en cuanto donde se debe entender que la reforma de transporte público sea tomada en cuenta como una política pública.

De igual forma, en el trabajo de Torres (2018) demostraron los efectos del análisis reflejan el trabajo nos dio como fruto que manifiesta el requerimiento de adjudicarse desafíos de acuerdo con la proyección del transporte público, radica en certificar un sistema económico y operacional que sea eficaz, debidamente integrado a la sociedad que resguarde los requerimientos imperiosos de los pasajeros. La proposición radica en la ejecución acertada de políticas públicas, otras operaciones de corto, mediano y largo plazo apuntando al transporte público como una proposición conveniente para la exploración de procedimientos sintetizadas en frente del gran problema social que presenta el servicio del transporte público.

En consiguiente, en el trabajo de Salazar (2017) señaló que los pasajeros del sistema integrado de transporte de la jurisdicción del Rímac manifestaron un nivel de insatisfechos con respecto al servicio. Lo que se asemeja a los usuarios de la jurisdicción de San Juan de Lurigancho con este trabajo demuestra un nivel de regular 70.0%, esto indica que tiene mucho por mejorar.

Pasando a otro aspecto internacional, en el trabajo de Vargas (2018) evidenció que este es un problema que tiene que resolverse de manera progresiva pero beneficiosa para el usuario, además de ser más participativos las instituciones públicas para la ejecución de planes de sensibilización a favor de la cultura de tránsito, mitigar las problemáticas que son generados por estas como accidentes de tránsito, contaminación ambiental. Coincide con este trabajo de que por parte de las municipalidades sensibilizar a sus ciudadanos en mejorar su educación vial, asimismo, poniendo de su parte creando vías exclusivas para esta y espacios donde estacionarlas.

En el trabajo de Danes (2016) expuso el promedio de tiempo de espera es irregular, los usuarios se ven afectados frente a este problema ya que, en horas de mayor afluencia, los buses no se dan abasto. Los factores para las distintas irregularidades son muchas, como el tiempo de espera, el aforo dentro del bus, los paraderos, las zonas de recojo, frente a esto si es posible hacer una regulación del mismo, teniendo en cuenta las muchas variables. Coincide con este trabajo al presentar la información que los usuarios expresaron al usar diario el corredor morado, el tiempo de espera empeora cuando es hora punta, donde aumentan la espera de los usuarios en los paraderos, pasan entre 15 a 25 minutos esperando un vehículo disponible, más el tiempo de viaje que puede ser 90 minutos a 120 minutos.

En su trabajo Carranca (2017) definió que los sistemas de transporte público progresaron lentamente en criterios de renovación y aumento de su flota, los métodos administrativos y de operación no evolucionaron en conjunto. Por otro lado, la calidad del servicio redujo gradualmente, el cual se debe tomar en cuenta para el desarrollo del País. Coincide con este trabajo que luego de implementar en el 2014 la reforma del transporte público, al principio fue una solución, pero luego se sumó a la problemática del transporte público, lo que generó una bola de nieve que va creciendo y demuestra su nivel de deficiencia en la hora punta, por el tiempo de viaje más la espera de un bus con capacidad, en los paraderos.

Asimismo, en el trabajo de Espinoza (2016) demostró que el sistema de transporte público tiene una alta demanda por el aumento de la población en las

últimas décadas, la cual debe estar apta para atender a la población, pero ésta tiene cierto déficit en el cual se debe trabajar, ya que, es uno de los pilares para el crecimiento económico del municipio. El impacto es negativo, por la falta de unidades, un tarifario que sube y no es asequible al usuario, ya que desordena su presupuesto diario, la demora para llegar a sus destinos, son causa de rechazo, lo que demuestra que para el estado el transporte público no es prioridad como política pública. Coincide con este trabajo de que el sistema integral de transporte se podría mejorar en cuanto donde se debe entender que la reforma de transporte público sea tomada en cuenta como una política pública.

Por otra parte, en el trabajo de Ibarra y Piña (2011) definieron la perspectiva direccional: la gestión de tránsito, mitigar la contaminación ambiental y mejorar la seguridad vehicular, Al tener una flota antigua, se gasta tiempo y dinero en refacciones y mano de obra, también atrasos en tiempos para recoger pasajeros, entonces invertir en equipamiento nuevo, sería provechoso, con el tiempo que se ahorraría se invertiría en hacer más vueltas y obtener más ingresos de pasajeros, aparte contribuiría en la mitigación de la contaminación ambiental. Coincide con este trabajo mejorando los puntos de criterios de la operación en los contratos con los concesionarios, ya que son los principales autores en este sistema y si tienen pérdidas no podrán dar mantenimientos preventivos a la flota de buses, tampoco podrán adquirir nuevas unidades para crecer con la población. Ya que, cada año la población de san Juan de Lurigancho va en aumento y es uno de los principales catalizadores de no abastecer la demanda de viajes.

VI. CONCLUSIONES

Las conclusiones que se llegó después de desarrollar este trabajo de investigación son:

El objetivo general de este trabajo de investigación fue determinar la correlación que existe entre la reforma del transporte público y el sistema integral de transporte en el caso del Corredor Morado en Lima 2020, los resultados que se obtuvieron, demostraron que la reforma del transporte publica tiene un nivel de eficiencia de 56.7% con respecto al sistema integral de transporte. Asimismo, el sistema integral de transporte aún se puede mejorar, mejorando los puntos de criterios de la operación en los contratos con los concesionarios, ya que son los principales autores en este sistema y si tienen perdidas no podrán dar mantenimientos preventivos y correctivos, tampoco podrán adquirir nuevas unidades para evolucionar con la población. Ya que, cada año la población de san Juan de Lurigancho va en aumento y es uno de los principales catalizadores de no abastecer la demanda de viajes. Ahora bien, La correlación que existe entre la variable transporte público y el sistema integral de transporte demuestra una relación positiva significativa, ya que, su grado de significancia es de .000 ($p < 0.05$), además, la intensidad de correlación es de .752, que se encuentra en una intensidad de correlación fuerte. Ver tabla 17.

Además, el primer objetivo específico fue determinar la correlación que existe entre la operación de la flota en la reforma del transporte público y el sistema integral de transporte en el caso del Corredor Morado en Lima 2020, la operación de flota tiene un nivel eficiente de 36.7%, esto indica que la operación de flota tiene que mejorar en los viajes realizados, los tiempos de viajes, las incidencias en ruta y mejorar los kilómetros de recorrido. También, existe correlación entre operación de flota y el sistema integral de transporte, lo que evidencia, su grado de significancia es de .000 ($p < 0.05$), la intensidad de la correlación es de .730, esta intensidad se encuentra en una correlación moderada. Ver tabla 18.

Por otro lado, el segundo objetivo específico fue determinar la correlación que existe entre el recaudo en la reforma del transporte público y el sistema integral de

transporte en el caso del Corredor Morado en Lima 2020, el recaudo tiene un nivel eficiente de 30% lo que demuestra que tiene que mejorar en la cantidad de pasajeros transportados y los pasajeros transportados por viaje. En forma similar, se comprueba la existencia de correlación entre el recaudo y el sistema integral de transporte, la significancia para esta correlación ha dado como resultado de .000 demuestra que es < 0.05 , la intensidad de la correlación es de .639, esta intensidad se encuentra en una correlación moderada. Ver tabla 19.

Por último, el tercer objetivo específico fue determinar la correlación que existe entre la información al usuario en la reforma del transporte público y el sistema integral de transporte en el caso del Corredor Morado en Lima 2020. En donde la información al usuario tiene un nivel de eficiencia de 66.7%, lo que demuestra el punto más alto por que los usuarios evidencia parte de esta dimensión en los autobuses, paraderos, señalización de las paradas en la ruta e información al usuario en las páginas web del corredor morado y parte de PROTRANSPORTE. De la misma manera, se demuestra la existencia de correlación entre la información al usuario y el sistema integral de transporte, La significancia para esta correlación ha dado como resultado de .000 demuestra que es < 0.05 , la intensidad de la correlación es de .599, esta intensidad se encuentra en una correlación moderada. Ver tabla 20.

VII. RECOMENDACIONES

Al cierre de la exploración se ha llegado a las consecutivas conclusiones:

Se debe de promover el sistema integral de transporte como políticas públicas, para la delineación y ejecución que son responsabilidad del estado, en todos los niveles como central, municipal, etc. Para mitigar los problemas del transporte público se debe de tomar un rol fiscalizador por parte de las entidades del estado. Este problema fue presentado por años y a lo largo de Latinoamérica, que son países en crecimiento por parte de su población y para ello es necesario un SIT eficiente y eficaz.

Implementar y unificar el sistema de licencias de conducir por puntos, a nivel nacional para que sea trabajado por la Policía nacional de tránsito, inspectores de las gerencias de transporte urbano de todos los ayuntamientos a nivel nacional y la autoridad de transporte urbano para Lima y callao (ATU), lo que lograría sancionar a los malos conductores y ser drásticos con las faltas graves que ocasionan pérdidas de vidas humanas.

Por otro lado, mejorar los contratos con las concesionarias en los puntos de operación, como las frecuencias, itinerarios, costos, etc. Todo esto ocasiona una bola de nieve, que los perjudicados son los usuarios quienes reciben un pésimo servicio. Asimismo, los concesionarios indican que a diario tienen pérdidas económicas en mantenimiento de los vehículos, los costos por kilometraje de operación son distintas a lo establecido en la pre operación.

Sensibilizar a la población por optar con transportes alternativos, por ejemplo, en tramos cortos utilizar bicicletas, scooter, vehículos menores, para esto las entidades también deben asegurar y brindar vías exclusivas para transitar con estos medios, creación de estacionamientos y seguridad. Concientizar a los conductores a respetar a estos usuarios y a los dueños de vehículos particulares dejar de utilizarlos por tramos cortos o cuando no sea necesario, así evitaran congestionar las vías principales.

REFERENCIAS

- Arias, F. (2006). El proyecto de investigación. Editorial Episteme, Quinta Edición. Venezuela.
- Aspilla, Y. (2013). The implementation of integrated public transport system (SITP) of Bogota and its challenges in the future. Recuperado en: https://www.researchgate.net/publication/310514617_La_implementacion_del_Sistema_Integrado_de_Transporte_Publico_SITP_de_Bogota_y_sus_retos_en_el_futuro_The_Implementation_of_Integrated_Public_Transport_System_SITP_of_Bogota_and_its_Challenges_in_the
- Banco de desarrollo de América Latina - CAF, (2019). Desafíos para la integración de sistemas de transporte masivo: Manual de Buenas Prácticas. Editorial CAF, ISBN: 978-980-422-128-6 Recuperado en: <https://scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/1403/2%20Desafios%20para%20la%20integracion%20de%20sistemas%20de%20transporte%20masivo-28feb.pdf?sequence=5>
- BBC News, (2018). Como nació el primer sistema de transporte colectivo del mundo. (24 de septiembre de 2018) Recuperado en: <https://www.bbc.com/mundo/noticias-45632196>
- Bernal, C. (2010). Metodología de la investigación. Tercera edición. Pearson Educación, Colombia. Área: Metodología. ISBN: 978-958-699-128-5.
- Cal, R., Mayor, R. y Cárdenas, J. (1998). Ingeniería de tránsito. Editores: México: Alfaomega, México. ISBN: 970-15-0109-8.
- Cañadas, I. y Sánchez, A. (1998). Categorías de respuesta en escalas tipo Likert. Recuperado de: <http://www.psicothema.es/pdf/191.pdf>
- Carranca, H. (2017). Diagnóstico, análisis y propuestas sobre el transporte público del área metropolitana de monterrey. (Tesis para Magister, Universidad politécnica de Cataluña, Barcelona, España) Recuperado de: https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/111731/CARRANCA_TESIS_MASTER.pdf
- Construcción e industria (2013). Sistema de transporte público masivo integrado en Lima y Callao. (06 de abril de 2013) Recuperado de: http://www.cesel.com.pe/noticias_sistema_de_transporte_publico_masivo_integrado_en_lima_y_callao.pdf
- Danes, C. (2016). ¿De qué factores depende la evolución de la regularidad de los intervalos de un servicio de buses?, caso Transantiago. (Tesis para Magister, Pontificia universidad católica de Chile, Santiago de Chile, Chile) Recuperado de: <https://repositorio.uc.cl/handle/11534/16891>

- El comercio, (2014). Barranco solicitó suspensión de corredor azul por deficiencias. (27 de octubre de 2015) Recuperado en: <https://elcomercio.pe/lima/barranco-solicito-suspension-corredor-azul-deficiencias-293674-noticia/>
- El comercio, (2014). Lima tiene uno de los peores transportes públicos para mujeres. (26 de octubre de 2014) Recuperado en: <http://elcomercio.pe/ruedas-tuercas/automotriz/lima-tiene-uno-peores-transportes-mujeres-noticia-1767581>
- El comercio, (2020). Un video de 10 segundos resume todos los problemas del transporte en Lima. (09 de octubre de 2020) Recuperado en: <https://elcomercio.pe/lima/transporte/un-video-de-10-segundos-resume-todos-los-problemas-del-transporte-publico-en-lima-notepases-noticia/?ref=ecr>
- El mostrador, (2012). Los graves problemas que enfrenta en Curitiba el sistema que inspiró al Transantiago. (18 de junio de 2012) Recuperado en: <https://www.elmostrador.cl/noticias/mundo/2012/06/18/los-graves-problemas-que-enfrenta-en-curitiba-el-sistema-que-inspiro-al-transantiago/>
- El país, (2015). Media vida en el transporte público de Buenos Aires. (23 de julio de 2015) Recuperado en: https://elpais.com/internacional/2015/07/23/actualidad/1437685998_025043.html
- Escurre, L. (1985). Cuantificación de la validez de contenido por criterio de jueces. Revista de Psicología, 6(1-2). Recuperado en: <http://revistas.pucp.edu.pe/index.php/psicologia/article/view/4555>
- Espinoza, E. (2016). La planeación en los sistemas de transporte público como base de la movilidad urbana: caso de estudio del municipio de Zinacantepec, Estado de México. (Tesis para Licenciatura, Universidad Autónoma del Estado de México, Toluca de Lerdo, Estado de México) Recuperado de: <http://ri.uaemex.mx/handle/20.500.11799/58738>
- FACUA, (2007). El transporte público. Recuperado en: <https://www.facua.org/es/guia.php?Id=77&capitulo=652>
- Gerencia de transporte urbano, (2013). ¿Porque es importante la reforma del transporte en la ciudad de Lima? Recuperado en: <https://docplayer.es/54501431-Por-que-es-importante-la-reforma-del-transporte-en-la-ciudad-de-lima-gerencia-de-transporte-urbano-febrero-2013.html>
- Gestión, (2019). Corredores complementarios: ¿En qué situación está el sistema integral de transporte? (25 de noviembre de 2019) Recuperado en: <https://gestion.pe/peru/corredores-complementarios-en-que-situacion-estan-los-demas-medios-del-sistema-integral-de-transporte-noticia/?ref=gesr>
- Gestión, (2019). Problemática del transporte es el segundo que más afecta la calidad de vida de los limeños, según estudio (17 de julio de 2019) Recuperado en: <https://gestion.pe/economia/problematica-transporte-segundo-afecta-calidad-vida-limenes-estudio-273435-noticia/?ref=gesr>

- Guillermo, L. y Tello, S. (2018). La regulación del transporte urbano en Lima: Caso el Metropolitano. (Tesis para Magister, universidad peruana de ciencias aplicadas, Lima, Perú) Recuperado de: https://repositorioacademico.upc.edu.pe/bitstream/handle/10757/623572/GUILLE_RMO_LL.pdf?sequence=13&isAllowed=y
- Hernández, R., Fernández, C. y Baptista. P. (2010). Metodología de la investigación científica. Editorial Mc Graw Hill, Quinta Edición. México.
- Ibarra, M. y Piña, J. (2011). Propuesta para el mejoramiento del transporte público urbano para la ciudad de Azogues con perspectiva hacia: la seguridad vehicular, contaminación ambiental y gestión de tránsito. (Tesis para ingeniería, Universidad politécnica salesiana, Cuenca, Ecuador) Recuperado de: <https://dspace.ups.edu.ec/handle/123456789/1116>
- Infobae, (2019). La capital que inspiró el Metrobús lucha contra el colapso del transporte público y la poca movilidad: qué podría hacer Buenos Aires para evitarlo. (09 de octubre de 2019) Recuperado en: <https://www.infobae.com/sociedad/2019/10/09/la-capital-que-inspiro-el-metrobus-lucha-contr-el-colapso-del-transporte-publico-y-la-poca-movilidad-que-podria-hacer-buenos-aires-para-evitarlo/>
- Jaramillo, W. y Jacome, L. (2020). Transporte público urbano. Optimización de la operación aplicando el software ITP. Sello editorial: Universidad internacional del Ecuador. ISBN: 978-9942-923-50-9.
- Lincoln Institute of Land Policy. (2013). Sistema de transporte público masivo tipo BRT (Bus Rapid Transit) y desarrollo urbano en América Latina. Recuperado de: <https://www.lincolnst.edu/es/publications/articles/sistemas-transporte-publico-masivo-tipo-brt-bus-rapid-transit-desarrollo>
- Márquez, A. (2001). La ética del investigador frente a la producción y difusión del conocimiento científico. Revista Venezolana de Gerencia, vol. 6, núm. 16, Venezuela.
- Mendiola, A., Aguirre, C., Ayala, E., Barboza, W., Bernal, C. y Pinillos, W. (2014). Análisis de la propuesta de concesión para el transporte público de Lima: viabilidad financiera de un potencial operador. Lima. Universidad Esan. ISBN:9786124110276.
- Moreno, D. y Carrillo. J. (2019). Normas APA 7. Edición Guía de citación y referenciación. Elaborado con base en la Publication manual of the American Psychological Association, 7th ed. Ediciones Universidad Central, Quinta Edición. Colombia.
- Morillas, P. (2014). País combi Lima. Editorial Summa, Perú. ISBN: 9786124666407

- Ordenanza Municipal N° 1599. (2012). Ordenanza que crea el sistema integrado de transporte público de lima metropolitana, aprueba el plan regulador de rutas y modifica la tupa de la municipalidad metropolitana de lima en lo que corresponde a la gerencia de transporte urbano. Recuperado de: <http://www.gob.pe/pdf/Ordenanza-N-1613.pdf>
- Ordenanza Municipal N° 1613. (2012). Ordenanza que regula la prestación del servicio de transporte público regular de personas en lima metropolitana. Recuperado de: <http://www.protransporte.gob.pe/pdf/Ordenanza-N-1613.pdf>
- PROTRANSPORTE. (2014). Bases integradas de la licitación pública concesión del servicio público de transporte de pasajeros en los corredores complementarios 1, 4 y 5 del sistema integrado de transporte. Recuperado de: <http://www.munlima.gob.pe/images/descargas/gerencias/GTU/BASES-INTEGRADAS-DE-LA-LICITACION-PUBLICA-CONCESION-DEL-SERVICIO-PUBLICO-DE-TRANSPORTE-DE-PASAJEROS.pdf>
- PROTRANSPORTE. (2014). Manual de operaciones corredores complementarios. Recuperado de: <http://www.protransporte.gob.pe/wp-content/uploads/2019/02/Manual-de-Operaciones-de-los-Corredores-Complementarios.pdf>
- Ríos, R. (2017). Metodología para la investigación y redacción. Primera edición Editorial Servicios Académicos intercontinentales, España. ISBN-13: 978-84-17211-23-3
- Rojas, G. (2017). la coordinación en el proceso de implementación de la reforma del transporte en lima metropolitana: el caso del corredor azul. (Tesis para Licenciado, Pontificia universidad Católica del Perú, Lima, Perú) Recuperado de: <http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/20.500.12404/10152>
- Rpp noticias, (2018). El transporte urbano es el segundo problema que más afecta a los limeños. (09 de mayo de 2018) Recuperado en: <https://rpp.pe/vital/salud/el-transporte-urbano-es-el-segundo-problema-que-mas-afecta-a-los-limenos-noticia-1121564>
- Salazar, J. (2017). Nivel de satisfacción percibido por los usuarios del Sistema Integrado de Transporte según características personales, Rímac, 2017. (Tesis para Magister, Universidad Cesar Vallejo, Lima, Perú) Recuperado de: <http://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/16307>
- Sánchez, H., Reyes, C. y Mejía K. (2018). Manual de términos en investigación científica, tecnología y humanística. Primera edición, Universidad Ricardo Palma. ISBN N° 978-612-47351-4.
- Teletrece, (T13). (2018, octubre 21). Transantiago: recorrido en crisis [Archivo de video]. Recuperado de: <https://www.youtube.com/watch?v=I2xA23bIRaw&t=6s>

- Torres, C. (2018). Regulación de prestación de servicio de transporte público, Lima Metropolitana, 2016. (Tesis para Doctorado, Universidad Cesar Vallejo, Lima, Perú) Recuperado de: <http://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/20473>
- Torres, M. (2017). El transporte público urbano de autobuses en la ciudad de Santiago de Chile: una propuesta de bases de licitación pública. (Tesis para Doctorado, Universidad de Lleida, Santiago, Chile) Recuperado de: <https://www.tesisenred.net/bitstream/handle/10803/403757/Tmetc1de1.pdf?sequence=2&isAllowed=y>
- Vargas, D. (2018). Identificación de problemas de movilidad en la ciudad de Bogotá. (Tesis para ingeniería, universidad católica de Colombia, Bogotá, Colombia) Recuperado de: <https://repository.ucatolica.edu.co/bitstream/10983/22449/1/IDENTIFICACION%20DE%20PROBLEMAS%20DE%20MOVILIDAD%20EN%20LA%20CIUDAD%20DE%20BOGOT%C3%81.pdf>
- Venero, P. (2019). Escenarios y actores en la agenda de la reforma del transporte en la gestión de Susana Villarán. (Tesis para Magister, Pontificia universidad Católica del Perú, Lima, Perú) Recuperado de: <http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/20.500.12404/15454>

ANEXOS

Anexo 1: Matriz de operacionalización variable – Transporte público

Variable de estudio	Definición conceptual	Definición operacional	Dimensión	Indicadores	Escala de medición	
Transporte Público	Según Jaramillo <i>et al.</i> (2020) describieron que el transporte público es un servicio que está en crecimiento en América Latina, ya que, la población es urbana y realizan viajes diarios para trasladarse de un lugar a otro. (p. 10)	Su definición operacional: La variable fue medida a través de la escala Likert de medida ordinal. Por lo tanto, la técnica de la encuesta por medio de cuestionarios, previamente diseñado y validados por juicios de expertos, sin modificar el entorno ni el fenómeno donde se recoge la información los cuales constaron de 20 preguntas.	Operación de la flota (Jaramillo y Jácome, 2020, p. 99)	Viajes realizados	Totalmente en desacuerdo	
				Tiempo de viaje		
				Incidentes		
				Kilómetros recorridos		
			Recaudo (Jaramillo y Jácome, 2020, p. 99-100)	Pasajeros transportados		En desacuerdo
				Pasajeros transportados por viaje		Ni de acuerdo, ni en desacuerdo
			Información al usuario (Jaramillo y Jácome, 2020, p. 100-101)	Información al usuario en los autobuses		De acuerdo
				información al usuario en paradas		
				Señalización de paradas en la ruta		Totalmente de acuerdo
				Información al usuario en página web		

Anexo 2: Matriz de operacionalización variable – Sistema integral de transporte

Variable de estudio	Definición conceptual	Definición operacional	Dimensión	Indicadores	Escala de medición	
Sistema Integral de Transporte	Según los especialistas de PROTRANSPORTE (2014) han explicado que el Sistema Integrado de Transporte (SIT), está desarrollado por diversas particularidades del servicio de transporte público que son utilizados por las personas de ámbito local, registradas en la normatividad legal vigente que cuenta con personal humano y tecnológico para facilitar los medios de pago y el tarifario. (p. 4)	Su definición operacional: La variable fue medida a través de la escala Likert de medida ordinal. Por lo tanto, la técnica de la encuesta por medio de cuestionarios, previamente diseñado y validados por juicios de expertos, sin modificar el entorno ni el fenómeno donde se recoge la información los cuales constaron de 20 preguntas.	Operación (Protransporte, 2014, p. 63)	Control de la operación	Totalmente en desacuerdo	
				Incidencias / contingencias		
				Supervisión y fiscalización de la operación		
			Estándares de calidad (Protransporte, 2014, p. 96)	Accesibilidad		En desacuerdo
				Atención al cliente		Ni de acuerdo, ni en desacuerdo
				Seguridad		De acuerdo
				Impacto ambiental		Totalmente de acuerdo
			Elementos del sistema (Protransporte, 2014, p. 26)	Centro de control del SIT		
				Vehículos		
				Patios y talleres		

Anexo 3: Tabla de especificaciones de la variable: Transporte público

VARIABLE	DIMENSIONES	PESO	ÍTEMS	INDICADORES	PREGUNTAS
TRANSPORTE PÚBLICO	OPERACIÓN DE FLOTA	40%	4	Viajes realizados	El transporte público es la mejor opción para los viajes realizados en el corredor morado. Está satisfecho por los viajes realizados en el corredor morado.
				Tiempo de viaje	El corredor morado mejoró su tiempo de viaje en el transporte público. Es optimo el tiempo de viaje en el corredor morado del transporte público.
				Incidentes	Hay menos incidentes de transporte público en el corredor morado. Los incidentes de transporte público son más leves con el corredor morado.
				Kilómetros recorridos	Mejoro los kilómetros recorridos en el transporte público con el corredor morado. Los kilómetros recorridos en el transporte público son eficientes con el corredor morado.
	RECAUDO	20%	2	Pasajeros transportados	Se siente satisfecho con la cantidad de pasajeros transportados en del corredor morado. Aumento la cantidad de pasajeros transportados en el corredor morado.
				Pasajeros transportados por viaje	Se siente satisfecho con la cantidad de pasajeros transportados por viaje en el corredor morado. Incremento los pasajeros transportados por viaje en el transporte público con el corredor morado.
	INFORMACIÓN AL USUARIO	40%	4	Información al usuario en los autobuses	La información al usuario en los autobuses del corredor morado son valiosas. Beneficia la información al usuario en los autobuses del corredor morado.
				Información al usuario en paradas	La información al usuario en paradas del corredor morado son beneficiosas. Es valiosa la información al usuario en paradas del corredor morado.

				Señalización de paradas en la ruta	Beneficia al usuario la señalización de paradas en la ruta del corredor morado.
					Son óptimas la señalización de paradas en la ruta del corredor morado.
				Información al usuario en página web	Es importante la información al usuario en páginas web del corredor morado.
					La información al usuario en página web del corredor morado es educativa.
TOTAL		100%	10		

Anexo 4: Tabla de especificaciones de la variable: Sistema integral de transporte

VARIABLE	DIMENSIONES	PESO	ÍTEMS	INDICADORES	PREGUNTAS
SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE	OPERACIÓN	30%	3	Control de la operación	Mejóro el control de la operación en el transporte público del corredor morado.
					Se encuentra satisfecho con el control de la operación en el transporte público del corredor morado.
				Incidencias/contingencias	Está preparado el control de incidencias y contingencias en el transporte público del corredor morado.
					Ha mejorado la atención rápida a las incidencias y contingencias en el transporte público del corredor morado.
				Supervisión y fiscalización de la operación	Es eficiente la supervisión y fiscalización de la operación en el transporte público del corredor morado.
					Cree que la supervisión y fiscalización de la operación en el transporte público del corredor morado ha incrementado.
	ESTÁNDARES DE CALIDAD	40%	4	Accesibilidad	El acceso al transporte público es posible con el corredor morado.
					La accesibilidad al transporte público en el corredor morado es posible para las personas con movilidad reducida.
				Atención al cliente	Está de acuerdo con la atención al cliente del transporte público del corredor morado.
					El corredor morado facilita la atención al cliente en el transporte público.
				Seguridad	La seguridad del transporte público en el corredor morado es eficaz.
					El Transporte público transmite seguridad cuando viajas en el corredor morado.
				Impacto ambiental	El corredor morado redujo las emisiones contaminantes a favor del impacto ambiental en el transporte público.

					El corredor morado redujo los residuos peligrosos a favor del impacto ambiental en el transporte público.
	ELEMENTOS DEL SISTEMA	30%	3	Centro de control del SIT	Beneficia el centro del control del SIT del corredor morado en el transporte público.
					El centro de control del SIT del corredor morado mejoró el transporte público.
				Vehículos	Los vehículos del corredor morado son eco amigables en el transporte público.
					Son cómodos y seguros los vehículos del corredor morado en el transporte público.
				Pacios y talleres	El corredor morado realiza eficientemente sus mantenimientos en patios y talleres del transporte público.
					Son óptimos los mantenimientos realizados en los patios y talleres al corredor morado.
TOTAL	100%	10			

Anexo 5: Instrumentos de recolección de datos – tipo cuestionario

Variable N° 01: Transporte público

25/12/2020 TRANSPORTE PÚBLICO

TRANSPORTE PÚBLICO

El cuestionario es parte de una investigación que tiene como objetivo de examinar la reforma del transporte público y el sistema integral de transporte en el caso del Corredor Morado.
INSTRUCCIONES: Lee cada pregunta con mucha atención.
Recuerda, no hay respuestas buenas, ni malas. Asimismo, El cuestionario es totalmente confidencial y anónima, así que le agradecemos por sus respuestas sinceras.
***Obligatorio**

1. Edad *

2. Sexo *

Marca solo un óvalo.

Masculino

Femenino

3. Ruta *

Marca solo un óvalo.

404

405

409

412

<https://docs.google.com/forms/d/1DnG5SXHKaVY7gykFjyZSI6IOWxoNEoA1YSpNY36vrbQ/edit> 1/15

4. El transporte público es la mejor opción para los viajes realizados en el corredor morado. *

Marca solo un óvalo.

- Totalmente en desacuerdo
- En desacuerdo
- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo
- De acuerdo
- Totalmente de acuerdo

5. Está satisfecho por los viajes realizados en el corredor morado. *

Marca solo un óvalo.

- Totalmente en desacuerdo
- En desacuerdo
- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo
- De acuerdo
- Totalmente de acuerdo

6. El corredor morado mejoró su tiempo de viaje en el transporte público. *

Marca solo un óvalo.

- Totalmente en desacuerdo
- En desacuerdo
- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo
- De acuerdo
- Totalmente de acuerdo

7. Es óptimo el tiempo de viaje en el corredor morado del transporte público. *

Marca solo un óvalo.

- Totalmente en desacuerdo
- En desacuerdo
- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo
- De acuerdo
- Totalmente de acuerdo

8. Hay menos incidentes de transporte público en el corredor morado. *

Marca solo un óvalo.

- Totalmente en desacuerdo
- En desacuerdo
- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo
- De acuerdo
- Totalmente de acuerdo

9. Los incidentes de transporte público son más leves con el corredor morado. *

Marca solo un óvalo.

- Totalmente en desacuerdo
- En desacuerdo
- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo
- De acuerdo
- Totalmente de acuerdo

10. Mejoro los kilómetros recorridos en el transporte público con el corredor morado. *

Marca solo un óvalo.

- Totalmente en desacuerdo
- En desacuerdo
- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo
- De acuerdo
- Totalmente de acuerdo

11. Los kilómetros recorridos en el transporte público son eficientes con el corredor morado. *

Marca solo un óvalo.

- Totalmente en desacuerdo
- En desacuerdo
- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo
- De acuerdo
- Totalmente de acuerdo

12. Se siente satisfecho con la cantidad de pasajeros transportados en del corredor morado. *

Marca solo un óvalo.

- Totalmente en desacuerdo
- En desacuerdo
- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo
- De acuerdo
- Totalmente de acuerdo

13. Aumento la cantidad de pasajeros transportados en el corredor morado. *

Marca solo un óvalo.

- Totalmente en desacuerdo
 En desacuerdo
 Ni de acuerdo, ni en desacuerdo
 De acuerdo
 Totalmente de acuerdo

14. Se siente satisfecho con la cantidad de pasajeros transportados por viaje en el corredor morado. *

Marca solo un óvalo.

- Totalmente en desacuerdo
 En desacuerdo
 Ni de acuerdo, ni en desacuerdo
 De acuerdo
 Totalmente de acuerdo

15. Incremento los pasajeros transportados por viaje en el transporte público con el corredor morado. *

Marca solo un óvalo.

- Totalmente en desacuerdo
 En desacuerdo
 Ni de acuerdo, ni en desacuerdo
 De acuerdo
 Totalmente de acuerdo

16. La información al usuario en los autobuses del corredor morado son valiosas. *

Marca solo un óvalo.

- Totalmente en desacuerdo
 En desacuerdo
 Ni de acuerdo, ni en desacuerdo
 De acuerdo
 Totalmente de acuerdo

17. Beneficia la información al usuario en los autobuses del corredor morado. *

Marca solo un óvalo.

- Totalmente en desacuerdo
 En desacuerdo
 Ni de acuerdo, ni en desacuerdo
 De acuerdo
 Totalmente de acuerdo

18. La información al usuario en paradas del corredor morado son beneficiosas. *

Marca solo un óvalo.

- Totalmente en desacuerdo
 En desacuerdo
 Ni de acuerdo, ni en desacuerdo
 De acuerdo
 Totalmente de acuerdo

19. Es valiosa la información al usuario en paradas del corredor morado. *

Marca solo un óvalo.

- Totalmente en desacuerdo
- En desacuerdo
- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo
- De acuerdo
- Totalmente de acuerdo

20. Beneficia al usuario la señalización de paradas en la ruta del corredor morado. *

Marca solo un óvalo.

- Totalmente en desacuerdo
- En desacuerdo
- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo
- De acuerdo
- Totalmente de acuerdo

Anexo 6: Instrumentos de recolección de datos – tipo cuestionario

Variable N° 02: Sistema Integral de transporte

25/12/2020 TRANSPORTE PÚBLICO

SISTEMA INTEGRAL DE TRANSPORTE

El cuestionario es parte de una investigación que tiene como objetivo de examinar la reforma del transporte público y el sistema integral de transporte en el caso del Corredor Morado.
INSTRUCCIONES: Lee cada pregunta con mucha atención.
Recuerda, no hay respuestas buenas, ni malas. Asimismo, El cuestionario es totalmente confidencial y anónima, así que le agradecemos por sus respuestas sinceras.
***Obligatorio**

1. Edad *

2. Sexo *

Marca solo un óvalo.

Masculino

Femenino

3. Ruta *

Marca solo un óvalo.

404

405

409

412

21. Son óptimas la señalización de paradas en la ruta del corredor morado. *

Marca solo un óvalo.

Totalmente en desacuerdo

En desacuerdo

Ni de acuerdo, ni en desacuerdo

De acuerdo

Totalmente de acuerdo

22. Es importante la información al usuario en páginas web del corredor morado. *

Marca solo un óvalo.

- Totalmente en desacuerdo
 En desacuerdo
 Ni de acuerdo, ni en desacuerdo
 De acuerdo
 Totalmente de acuerdo

23. La información al usuario en página web del corredor morado es educativa. *

Marca solo un óvalo.

- Totalmente en desacuerdo
 En desacuerdo
 Ni de acuerdo, ni en desacuerdo
 De acuerdo
 Totalmente de acuerdo

SISTEMA INTEGRAL DE TRANSPORTE

24. Mejoró el control de la operación en el transporte público del corredor morado. *

Marca solo un óvalo.

- Totalmente en desacuerdo
 En desacuerdo
 Ni de acuerdo, ni en desacuerdo
 De acuerdo
 Totalmente de acuerdo

25. Se encuentra satisfecho con el control de la operación en el transporte público del corredor morado. *

Marca solo un óvalo.

- Totalmente en desacuerdo
- En desacuerdo
- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo
- De acuerdo
- Totalmente de acuerdo

26. Está preparado el control de incidencias y contingencias en el transporte público del corredor morado. *

Marca solo un óvalo.

- Totalmente en desacuerdo
- En desacuerdo
- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo
- De acuerdo
- Totalmente de acuerdo

27. Ha mejorado la atención rápida a las incidencias y contingencias en el transporte público del corredor morado. *

Marca solo un óvalo.

- Totalmente en desacuerdo
- En desacuerdo
- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo
- De acuerdo
- Totalmente de acuerdo

28. Es eficiente la supervisión y fiscalización de la operación en el transporte público del corredor morado. *

Marca solo un óvalo.

- Totalmente en desacuerdo
- En desacuerdo
- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo
- De acuerdo
- Totalmente de acuerdo

29. Cree que la supervisión y fiscalización de la operación en el transporte público del corredor morado ha incrementado. *

Marca solo un óvalo.

- Totalmente en desacuerdo
- En desacuerdo
- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo
- De acuerdo
- Totalmente de acuerdo

30. El acceso al transporte público es posible con el corredor morado. *

Marca solo un óvalo.

- Totalmente en desacuerdo
- En desacuerdo
- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo
- De acuerdo
- Totalmente de acuerdo

31. La accesibilidad al transporte público en el corredor morado es posible para las personas con movilidad reducida. *

Marca solo un óvalo.

- Totalmente en desacuerdo
- En desacuerdo
- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo
- De acuerdo
- Totalmente de acuerdo

32. Está de acuerdo con la atención al cliente del transporte público del corredor morado. *

Marca solo un óvalo.

- Totalmente en desacuerdo
- En desacuerdo
- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo
- De acuerdo
- Totalmente de acuerdo

33. El corredor morado facilita la atención al cliente en el transporte público. *

Marca solo un óvalo.

- Totalmente en desacuerdo
- En desacuerdo
- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo
- De acuerdo
- Totalmente de acuerdo

34. La seguridad del transporte público en el corredor morado es eficaz. *

Marca solo un óvalo.

- Totalmente en desacuerdo
- En desacuerdo
- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo
- De acuerdo
- Totalmente de acuerdo

35. El Transporte público transmite seguridad cuando viajas en el corredor morado. *

Marca solo un óvalo.

- Totalmente en desacuerdo
- En desacuerdo
- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo
- De acuerdo
- Totalmente de acuerdo

36. El corredor morado redujo las emisiones contaminantes a favor del impacto ambiental en el transporte público. *

Marca solo un óvalo.

- Totalmente en desacuerdo
- En desacuerdo
- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo
- De acuerdo
- Totalmente de acuerdo

37. El corredor morado redujo los residuos peligrosos a favor del impacto ambiental en el transporte público. *

Marca solo un óvalo.

- Totalmente en desacuerdo
- En desacuerdo
- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo
- De acuerdo
- Totalmente de acuerdo

38. Beneficia el centro del control del SIT del corredor morado en el transporte público. *

Marca solo un óvalo.

- Totalmente en desacuerdo
- En desacuerdo
- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo
- De acuerdo
- Totalmente de acuerdo

39. El centro de control del SIT del corredor morado mejoró el transporte público. *

Marca solo un óvalo.

- Totalmente en desacuerdo
- En desacuerdo
- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo
- De acuerdo
- Totalmente de acuerdo

40. Los vehículos del corredor morado son eco amigables en el transporte público. *

Marca solo un óvalo.

- Totalmente en desacuerdo
- En desacuerdo
- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo
- De acuerdo
- Totalmente de acuerdo

41. Son cómodos y seguros los vehículos del corredor morado en el transporte público. *

Marca solo un óvalo.

- Totalmente en desacuerdo
- En desacuerdo
- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo
- De acuerdo
- Totalmente de acuerdo

42. El corredor morado realiza eficientemente sus mantenimientos en patios y talleres del transporte público. *

Marca solo un óvalo.

- Totalmente en desacuerdo
- En desacuerdo
- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo
- De acuerdo
- Totalmente de acuerdo

43. Son óptimos los mantenimientos realizados en los patios y talleres al corredor morado. *

Marca solo un óvalo.

- Totalmente en desacuerdo
- En desacuerdo
- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo
- De acuerdo
- Totalmente de acuerdo

Este contenido no ha sido creado ni aprobado por Google.

Google Formularios

Anexo 7: Certificación de validación del instrumento para medir Transporte público - juicio experto Dr. Paca Pantigoso, Flabio Romero.



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

Certificado de validez de contenido del instrumento que mide el transporte publico

N°	DIMENSIONES / items	Pertinencia ¹			elevancia ²			Claridad ³			Sugerencias
		M D	D	A	M A	D	A	M A	D	A	
DIMENSION 1: Operación de la flota											
1	El transporte público es la mejor opción para los viajes realizados en el corredor morado.			X			X			X	
2	Está satisfecho por los viajes realizados en el corredor morado.			X			X			X	
3	El corredor morado mejoró su tiempo de viaje en el transporte público.			X			X			X	
4	Es optimo el tiempo de viaje en el corredor morado del transporte público.			X			X			X	
5	Hay menos incidentes de transporte público en el corredor morado.			X			X			X	
6	Los incidentes de transporte público son más leves con el corredor morado.			X			X			X	
7	Mejoro los kilómetros recorridos en el transporte público con el corredor morado.			X			X			X	
8	Los kilómetros recorridos en el transporte público son eficientes con el corredor morado.			X			X			X	
DIMENSIONES / items											Sugerencias
DIMENSION 2: Recaudo											
9	Se siente satisfecho con la cantidad de pasajeros transportados en del corredor morado.			X			X			X	
10	Aumento la cantidad de pasajeros transportados en el corredor morado.			X			X			X	



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

Observaciones: El cuestionario correspondiente a la variable transporte público puede ser aplicada en su integridad

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

Apellidos y nombres del juez validador: Dr. Paca Pantigoso, Flabio Romeo

DNI: 01212856

Especialidad del validador: Metodología de la investigación, Estadística, Administración

Lima, 04 de diciembre del 2020

¹Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

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

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

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

Firma del Experto Informante.

Anexo 8: Certificación de validación del instrumento para medir Sistema Integral de transporte - juicio experto: Dr. Paca Pantigoso, Flabio Romero.



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

Certificado de validez de contenido del instrumento que mide el sistema integral de transporte

N°	DIMENSIONES / items	Pertinencia ¹				elevancia ²				Claridad ³				Sugerencias
		M	D	A	M	M	D	A	M	M	D	A	M	
		D		A	A	D		A	A	D		A	A	
DIMENSION 1: OPERACION														
1	Mejoró el control de la operación en el transporte público del corredor morado.				x				x				x	
2	Se encuentra satisfecho con el control de la operación en el transporte público del corredor morado.				x				x				x	
3	Está preparado el control de incidencias y contingencias en el transporte público del corredor morado.				x				x				x	
4	Ha mejorado la atención rápida a las incidencias y contingencias en el transporte público del corredor morado.				x				x				x	
5	Es eficiente la supervisión y fiscalización de la operación en el transporte público del corredor morado.				x				x				x	
6	Cree que la supervisión y fiscalización de la operación en el transporte público del corredor morado ha incrementado.				x				x				x	
DIMENSIONES / items														
DIMENSION 2: ESTANDARES DE CALIDAD														
7	El acceso al transporte público es posible con el corredor morado.				x				x				x	
8	La accesibilidad al transporte público en el corredor morado es posible para las personas con movilidad reducida.				x				x				x	
9	Está de acuerdo con la atención al cliente del transporte público del corredor morado.				x				x				x	
10	El corredor morado facilita la atención al cliente en el transporte público.				x				x				x	
11	La seguridad del transporte público en el corredor morado es eficaz.				x				x				x	

Observaciones: El cuestionario correspondiente a la variable sistema integral de transporte puede ser aplicada en su integridad

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

Apellidos y nombres del juez validador: Dr. Paca Pantigoso, Flabio Romeo **DNI:** 01212856

Especialidad del validador: Metodología de la investigación, Estadística, Administración

Lima, 04 de diciembre del 2020

¹Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

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

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

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



Firma del Experto Informante.

Anexo 9: Certificación de validación del instrumento para medir Transporte público - juicio experto: Mg. Mendoza Zuñiga, Marleni.



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

Certificado de validez de contenido del instrumento que mide el transporte público

Nº	DIMENSIONES / items	Pertinencia ¹			Relevancia ²			Claridad ³			Sugerencias
		M D	D A	A M	M D	D A	A M	M D	D A	A M	
DIMENSIÓN 1: Operación de la flota											
1	El transporte público es la mejor opción para los viajes realizados en el corredor morado.			X			X			X	
2	Está satisfecho por los viajes realizados en el corredor morado.			X			X			X	
3	El corredor morado mejoró su tiempo de viaje en el transporte público.			X			X			X	
4	Es optimo el tiempo de viaje en el corredor morado del transporte público.			X			X			X	
5	Hay menos incidentes de transporte público en el corredor morado.			X			X			X	
6	Los incidentes de transporte público son más leves con el corredor morado.			X			X			X	
7	Mejoro los kilómetros recorridos en el transporte público con el corredor morado.			X			X			X	
8	Los kilómetros recorridos en el transporte público son eficientes con el corredor morado.			X			X			X	
Nº	DIMENSIONES / items										Sugerencias
DIMENSION 2: Recaudo											
9	Se siente satisfecho con la cantidad de pasajeros transportados en del corredor morado.			X			X			X	
10	Aumento la cantidad de pasajeros transportados en el corredor morado.			X			X			X	
11	Se siente satisfecho con la cantidad de pasajeros transportados por viaje en el corredor morado.			X			X			X	



12	Incremento los pasajeros transportados por viaje en el transporte público con el corredor morado.				X							X					X	
Nº	DIMENSIONES / ítems															Sugerencias		
	DIMENSIÓN 3: Información al usuario																	
13	La información al usuario en los autobuses del corredor morado son valiosas.				X							X					X	
14	Beneficia la información al usuario en los autobuses del corredor morado.				X							X					X	
15	La información al usuario en paradas del corredor morado son beneficiosas.				X							X					X	
16	Es valiosa la información al usuario en paradas del corredor morado.				X							X					X	
17	Beneficia al usuario la señalización de paradas en la ruta del corredor morado.				X							X					X	
18	Son óptimas la señalización de paradas en la ruta del corredor morado.				X							X					X	
19	Es importante la información al usuario en páginas web del corredor morado.				X							X					X	
20	La información al usuario en página web del corredor morado es educativa.				X							X					X	



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

Observaciones: El cuestionario puede ser aplicada en su integridad.

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

Apellidos y nombres del juez validador Mg: Mendoza Zuñiga, Marleni.

DNI: 42555713

Especialidad del validador: Licenciada en Ecoturismo y Maestra en Gestión Pública.

Lima, 04 de diciembre del 2020

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

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

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

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

Firma del Experto Informante.

Anexo 10: Certificación de validación del instrumento para medir Sistema Integral de transporte - juicio experto: Mg. Mendoza Zuñiga, Marleni.



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

Certificado de validez de contenido del instrumento que mide el sistema integral de transporte

Nº	DIMENSIONES / items	Pertinencia ¹			Relevancia ²			Claridad ³				Sugerencias	
		M D	D	A	M A	M D	D A	M A	M D	D A	M A		
DIMENSION 1: OPERACION													
1	Mejóro el control de la operación en el transporte público del corredor morado.				x				x				
2	Se encuentra satisfecho con el control de la operación en el transporte público del corredor morado.				x				x				
3	Está preparado el control de incidencias y contingencias en el transporte público del corredor morado.				x				x				
4	Ha mejorado la atención rápida a las incidencias y contingencias en el transporte público del corredor morado.				x				x				
5	Es eficiente la supervisión y fiscalización de la operación en el transporte público del corredor morado.				x				x				
6	Cree que la supervisión y fiscalización de la operación en el transporte público del corredor morado ha incrementado.				x				x				
DIMENSIONES / items													
DIMENSION 2: ESTANDARES DE CALIDAD													
7	El acceso al transporte público es posible con el corredor morado.				x				x				
8	La accesibilidad al transporte público en el corredor morado es posible para las personas con movilidad reducida.				x				x				
9	Está de acuerdo con la atención al cliente del transporte público del corredor morado.				x				x				
10	El corredor morado facilita la atención al cliente en el transporte público.				x				x				
11	La seguridad del transporte público en el corredor morado es eficaz.				x				x				



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

Observaciones: El cuestionario correspondiente puede ser aplicada en su integridad.

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

Apellidos y nombres del juez validador: Mg. Mendoza Zuñiga, Marleni

DNI: 42555713

Especialidad del validador: Licenciada en Ecoturismo y Maestra en Gestión Pública.

Lima, 04 de diciembre del 2020

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

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

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

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

Firma del Experto Informante.

Anexo 11: Base de datos – Transporte público

	Ítem 1	Ítem 2	Ítem 3	Ítem 4	Ítem 5	Ítem 6	Ítem 7	Ítem 8	Ítem 9	Ítem 10	Ítem 11	Ítem 12	Ítem 13	Ítem 14	Ítem 15	Ítem 16	Ítem 17	Ítem 18	Ítem 19	Ítem 20
Encuesta 1	4	4	5	5	4	4	4	4	5	2	4	2	3	3	4	5	5	4	3	3
Encuesta 2	5	4	4	3	5	5	3	4	5	4	3	4	4	4	4	3	4	4	4	4
Encuesta 3	3	3	4	1	1	1	1	1	1	5	5	4	2	1	1	1	1	1	5	2
Encuesta 4	5	4	5	4	4	5	4	4	5	2	5	1	2	2	4	4	4	4	4	3
Encuesta 5	2	3	2	4	3	3	3	1	2	4	4	5	4	4	4	4	4	3	4	3
Encuesta 6	1	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Encuesta 7	3	4	4	2	3	2	4	3	4	3	4	3	3	4	4	4	4	4	5	2
Encuesta 8	4	4	3	3	4	3	4	4	4	3	4	4	3	4	4	4	4	4	5	4
Encuesta 9	4	4	4	4	4	3	4	2	4	4	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Encuesta 10	3	3	3	3	4	4	3	3	2	4	3	4	4	4	3	4	4	3	3	2
Encuesta 11	4	4	4	5	3	1	4	3	4	4	4	3	5	4	4	4	5	5	5	4
Encuesta 12	4	4	4	3	4	3	4	4	5	5	5	4	1	4	4	5	5	2	3	3
Encuesta 13	4	4	4	4	3	3	4	4	5	4	4	1	4	5	4	4	4	4	4	4
Encuesta 14	4	5	5	4	4	4	3	4	5	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4
Encuesta 15	4	4	4	5	4	4	4	4	4	2	5	1	5	4	4	4	4	4	3	3
Encuesta 16	4	4	4	4	3	3	3	4	4	3	4	3	4	4	3	4	5	5	3	3
Encuesta 17	4	3	4	3	4	4	3	4	4	3	4	4	4	4	4	1	4	4	4	3
Encuesta 18	2	5	1	4	3	4	5	4	4	4	5	4	4	4	2	5	2	2	4	4
Encuesta 19	4	4	4	4	3	3	4	4	4	2	4	2	4	4	4	4	4	4	4	4
Encuesta 20	3	3	2	3	3	4	4	3	3	3	2	4	3	4	3	4	4	3	4	4
Encuesta 21	4	4	3	4	3	2	3	3	2	2	2	4	2	4	4	5	5	4	5	4
Encuesta 22	2	2	2	2	4	2	2	4	2	4	2	4	4	4	4	4	4	2	4	4
Encuesta 23	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3
Encuesta 24	4	4	2	2	2	2	2	2	2	5	2	4	4	4	4	4	4	2	4	4
Encuesta 25	4	2	2	2	2	2	2	2	2	4	2	4	4	4	4	4	2	2	4	4
Encuesta 26	4	4	4	4	4	4	4	4	4	1	5	5	4	5	4	4	4	4	4	4
Encuesta 27	1	3	2	3	3	4	2	3	4	4	3	4	1	2	2	3	2	4	1	3
Encuesta 28	4	4	4	5	4	4	4	4	4	4	4	4	5	4	5	5	5	4	5	4
Encuesta 29	1	1	3	3	1	1	1	3	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
Encuesta 30	2	3	2	4	2	2	4	4	4	5	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5

Anexo 12: Base de datos – Sistema integral de transporte

	Ítem 1	Ítem 2	Ítem 3	Ítem 4	Ítem 5	Ítem 6	Ítem 7	Ítem 8	Ítem 9	Ítem 10	Ítem 11	Ítem 12	Ítem 13	Ítem 14	Ítem 15	Ítem 16	Ítem 17	Ítem 18	Ítem 19	Ítem 20
Encuesta 1	4	4	4	4	3	3	4	1	4	4	4	4	3	3	4	4	2	4	4	4
Encuesta 2	4	4	4	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4
Encuesta 3	3	1	1	1	1	1	3	3	1	1	1	1	5	3	1	1	3	4	2	1
Encuesta 4	4	4	2	2	2	2	4	4	4	2	5	5	3	3	4	4	4	3	5	4
Encuesta 5	3	3	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4	3	3	4	3	3	4	3	3
Encuesta 6	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Encuesta 7	3	3	3	3	4	3	4	3	2	2	4	4	3	3	4	3	3	4	3	3
Encuesta 8	3	4	4	3	2	2	4	4	3	3	4	4	3	3	4	4	4	3	2	3
Encuesta 9	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Encuesta 10	3	2	3	3	3	4	3	3	2	2	2	3	2	3	3	3	3	3	3	3
Encuesta 11	3	4	4	4	5	3	4	4	3	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	3
Encuesta 12	4	3	3	3	3	2	4	4	5	4	3	4	4	4	2	2	3	3	3	3
Encuesta 13	4	4	4	4	4	4	3	3	5	4	4	4	4	4	4	4	3	4	3	3
Encuesta 14	4	4	5	4	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4
Encuesta 15	4	4	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	3	3	4	4	4
Encuesta 16	3	3	3	3	3	3	3	2	4	4	3	4	3	3	4	4	3	4	3	3
Encuesta 17	3	3	4	4	3	4	4	3	3	3	3	4	3	4	3	4	3	4	3	3
Encuesta 18	2	2	3	4	4	4	2	2	4	2	4	4	4	4	4	4	2	3	2	2
Encuesta 19	4	4	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Encuesta 20	3	3	3	2	2	2	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Encuesta 21	4	5	4	4	4	3	4	3	2	3	5	5	4	4	4	4	4	5	5	5
Encuesta 22	4	4	4	4	2	2	1	1	4	4	2	4	4	4	4	4	2	2	2	2
Encuesta 23	3	4	3	3	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	4	3	3
Encuesta 24	4	4	4	4	1	1	1	1	2	2	2	4	4	4	4	4	4	4	2	2
Encuesta 25	4	4	2	2	1	1	1	1	2	2	2	2	4	4	4	4	2	2	2	1
Encuesta 26	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	5	4	1	4	4	4
Encuesta 27	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	2	2	2	2	3	2	3	2	3
Encuesta 28	4	4	2	2	4	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	4	4	4
Encuesta 29	3	3	1	1	1	5	1	1	1	1	1	3	5	5	1	1	1	3	5	5
Encuesta 30	4	4	4	4	3	5	4	2	3	4	3	2	2	2	4	4	2	4	4	4

Anexo 13: Validación de Aiken – Transporte público

Valores de V Aiken para la variable Transporte publico

Ítems		J1	J2	Media	DE	V Aiken	Interpretación de la V
Ítem 1	Pertinencia	4	4	4	0.00	1.00	Valido
	Relevancia	4	4	4	0.00	1.00	Valido
	Claridad	4	4	4	0.00	1.00	Valido
Ítem 2	Pertinencia	4	4	4	0.00	1.00	Valido
	Relevancia	4	4	4	0.00	1.00	Valido
	Claridad	4	4	4	0.00	1.00	Valido
Ítem 3	Pertinencia	4	4	4	0.00	1.00	Valido
	Relevancia	4	4	4	0.00	1.00	Valido
	Claridad	4	4	4	0.00	1.00	Valido
Ítem 4	Pertinencia	4	4	4	0.00	1.00	Valido
	Relevancia	4	4	4	0.00	1.00	Valido
	Claridad	4	4	4	0.00	1.00	Valido
Ítem 5	Pertinencia	4	4	4	0.00	1.00	Valido
	Relevancia	4	4	4	0.00	1.00	Valido
	Claridad	4	4	4	0.00	1.00	Valido
Ítem 6	Pertinencia	4	4	4	0.00	1.00	Valido
	Relevancia	4	4	4	0.00	1.00	Valido
	Claridad	4	4	4	0.00	1.00	Valido
Ítem 7	Pertinencia	4	4	4	0.00	1.00	Valido
	Relevancia	4	4	4	0.00	1.00	Valido
	Claridad	4	4	4	0.00	1.00	Valido
Ítem 8	Pertinencia	4	4	4	0.00	1.00	Valido
	Relevancia	4	4	4	0.00	1.00	Valido
	Claridad	4	4	4	0.00	1.00	Valido
Ítem 9	Pertinencia	4	4	4	0.00	1.00	Valido
	Relevancia	4	4	4	0.00	1.00	Valido
	Claridad	4	4	4	0.00	1.00	Valido
Ítem 10	Pertinencia	4	4	4	0.00	1.00	Valido
	Relevancia	4	4	4	0.00	1.00	Valido
	Claridad	4	4	4	0.00	1.00	Valido
Ítem 11	Pertinencia	4	4	4	0.00	1.00	Valido
	Relevancia	4	4	4	0.00	1.00	Valido
	Claridad	4	4	4	0.00	1.00	Valido
Ítem 12	Pertinencia	4	4	4	0.00	1.00	Valido
	Relevancia	4	4	4	0.00	1.00	Valido
	Claridad	4	4	4	0.00	1.00	Valido
Ítem 13	Pertinencia	4	4	4	0.00	1.00	Valido
	Relevancia	4	4	4	0.00	1.00	Valido

	Claridad	4	4	4	0.00	1.00	Valido
	Pertinencia	4	4	4	0.00	1.00	Valido
Ítem 14	Relevancia	4	4	4	0.00	1.00	Valido
	Claridad	4	4	4	0.00	1.00	Valido
	Pertinencia	4	4	4	0.00	1.00	Valido
Ítem 15	Relevancia	4	4	4	0.00	1.00	Valido
	Claridad	4	4	4	0.00	1.00	Valido
	Pertinencia	4	4	4	0.00	1.00	Valido
Ítem 16	Relevancia	4	4	4	0.00	1.00	Valido
	Claridad	4	4	4	0.00	1.00	Valido
	Pertinencia	4	4	4	0.00	1.00	Valido
Ítem 17	Relevancia	4	4	4	0.00	1.00	Valido
	Claridad	4	4	4	0.00	1.00	Valido
	Pertinencia	4	4	4	0.00	1.00	Valido
Ítem 18	Relevancia	4	4	4	0.00	1.00	Valido
	Claridad	4	4	4	0.00	1.00	Valido
	Pertinencia	4	4	4	0.00	1.00	Valido
Ítem 19	Relevancia	4	4	4	0.00	1.00	Valido
	Claridad	4	4	4	0.00	1.00	Valido
	Pertinencia	4	4	4	0.00	1.00	Valido
Ítem 20	Relevancia	4	4	4	0.00	1.00	Valido
	Claridad	4	4	4	0.00	1.00	Valido

Anexo 14: Validación de Aiken – Sistema integral de transporte

Valores de V Aiken para la variable SIT

		J1	J2	Media	DE	V Aiken	Interpretación de la V
	Pertinencia	4	4	4	0.00	1.00	Valido
Item21	Relevancia	4	4	4	0.00	1.00	Valido
	Claridad	4	4	4	0.00	1.00	Valido
	Pertinencia	4	4	4	0.00	1.00	Valido
Item22	Relevancia	4	4	4	0.00	1.00	Valido
	Claridad	4	4	4	0.00	1.00	Valido
	Pertinencia	4	4	4	0.00	1.00	Valido
Item23	Relevancia	4	4	4	0.00	1.00	Valido
	Claridad	4	4	4	0.00	1.00	Valido
	Pertinencia	4	4	4	0.00	1.00	Valido
Item24	Relevancia	4	4	4	0.00	1.00	Valido
	Claridad	4	4	4	0.00	1.00	Valido
	Pertinencia	4	4	4	0.00	1.00	Valido
Item25	Relevancia	4	4	4	0.00	1.00	Valido
	Claridad	4	4	4	0.00	1.00	Valido
	Pertinencia	4	4	4	0.00	1.00	Valido
Item26	Relevancia	4	4	4	0.00	1.00	Valido
	Claridad	4	4	4	0.00	1.00	Valido
	Pertinencia	4	4	4	0.00	1.00	Valido
Item27	Relevancia	4	4	4	0.00	1.00	Valido
	Claridad	4	4	4	0.00	1.00	Valido
	Pertinencia	4	4	4	0.00	1.00	Valido
Item28	Relevancia	4	4	4	0.00	1.00	Valido
	Claridad	4	4	4	0.00	1.00	Valido
	Pertinencia	4	4	4	0.00	1.00	Valido
Item29	Relevancia	4	4	4	0.00	1.00	Valido
	Claridad	4	4	4	0.00	1.00	Valido
	Pertinencia	4	4	4	0.00	1.00	Valido
Item30	Relevancia	4	4	4	0.00	1.00	Valido
	Claridad	4	4	4	0.00	1.00	Valido
	Pertinencia	4	4	4	0.00	1.00	Valido
Item31	Relevancia	4	4	4	0.00	1.00	Valido
	Claridad	4	4	4	0.00	1.00	Valido
	Pertinencia	4	4	4	0.00	1.00	Valido
Item32	Relevancia	4	4	4	0.00	1.00	Valido
	Claridad	4	4	4	0.00	1.00	Valido
	Pertinencia	4	4	4	0.00	1.00	Valido
Item33	Relevancia	4	4	4	0.00	1.00	Valido

	Claridad	4	4	4	0.00	1.00	Valido
	Pertinencia	4	4	4	0.00	1.00	Valido
Item34	Relevancia	4	4	4	0.00	1.00	Valido
	Claridad	4	4	4	0.00	1.00	Valido
	Pertinencia	4	4	4	0.00	1.00	Valido
Item35	Relevancia	4	4	4	0.00	1.00	Valido
	Claridad	4	4	4	0.00	1.00	Valido
	Pertinencia	4	4	4	0.00	1.00	Valido
Item36	Relevancia	4	4	4	0.00	1.00	Valido
	Claridad	4	4	4	0.00	1.00	Valido
	Pertinencia	4	4	4	0.00	1.00	Valido
Item37	Relevancia	4	4	4	0.00	1.00	Valido
	Claridad	4	4	4	0.00	1.00	Valido
	Pertinencia	4	4	4	0.00	1.00	Valido
Item38	Relevancia	4	4	4	0.00	1.00	Valido
	Claridad	4	4	4	0.00	1.00	Valido
	Pertinencia	4	4	4	0.00	1.00	Valido
Item39	Relevancia	4	4	4	0.00	1.00	Valido
	Claridad	4	4	4	0.00	1.00	Valido
	Pertinencia	4	4	4	0.00	1.00	Valido
Item40	Relevancia	4	4	4	0.00	1.00	Valido
	Claridad	4	4	4	0.00	1.00	Valido

Anexo 15: Resultados de confiabilidad de la variable Transporte publico

Resumen del procesamiento de los casos

		N	%
Casos	Válidos	30	100.0
	Excluidos ^a	0	0.0
	Total	30	100.0

Estadísticos total-elemento

	Media de la escala si se elimina el elemento	Varianza de la escala si se elimina el elemento	Correlación elemento-total corregida	Alfa de Cronbach si se elimina el elemento
Item1	67.97	77.413	.383	.799
Item2	67.77	79.289	.410	.798
Item3	67.97	78.378	.359	.800
Item4	67.87	73.430	.686	.781
Item5	68.10	78.300	.430	.796
Item6	68.23	80.047	.248	.807
Item7	68.03	75.137	.595	.787
Item8	68.00	75.862	.597	.788
Item9	67.67	71.816	.672	.780
Item10	67.80	91.683	-.318	.837
Item11	67.53	79.844	.293	.804
Item12	67.83	91.454	-.301	.838
Item13	67.73	77.926	.368	.800
Item14	67.50	77.224	.541	.791
Item15	67.60	75.834	.642	.786
Item16	67.40	77.834	.434	.796
Item17	67.40	73.559	.673	.782
Item18	67.77	74.668	.587	.787
Item19	67.37	82.999	.155	.810
Item20	67.80	80.786	.352	.801

Anexo 16: Resultados de confiabilidad de la variable Sistema integral de transporte

Resumen del procesamiento de los casos

		N	%
Casos	Válidos	30	100.0
	Excluidos ^a	0	0.0
	Total	30	100.0

Estadísticos total-elemento

	Media de la escala si se elimina el elemento	Varianza de la escala si se elimina el elemento	Correlación elemento-total corregida	Alfa de Cronbach si se elimina el elemento
Item21	62.53	115.361	.452	.895
Item22	62.53	109.016	.674	.889
Item23	62.87	109.154	.555	.892
Item24	62.83	107.937	.660	.889
Item25	62.97	102.654	.761	.885
Item26	62.97	111.344	.388	.898
Item27	62.83	106.971	.611	.891
Item28	62.97	110.585	.421	.897
Item29	62.70	108.148	.574	.892
Item30	62.80	106.855	.680	.889
Item31	62.63	104.102	.792	.885
Item32	62.37	107.689	.725	.888
Item33	62.50	122.810	-.090	.907
Item34	62.50	119.293	.141	.901
Item35	62.47	108.809	.623	.890
Item36	62.60	112.731	.463	.895
Item37	63.07	114.133	.356	.898
Item38	62.40	113.628	.541	.894
Item39	62.70	110.562	.519	.893
Item40	62.77	109.633	.555	.892

Anexo 17: Prueba de normalidad

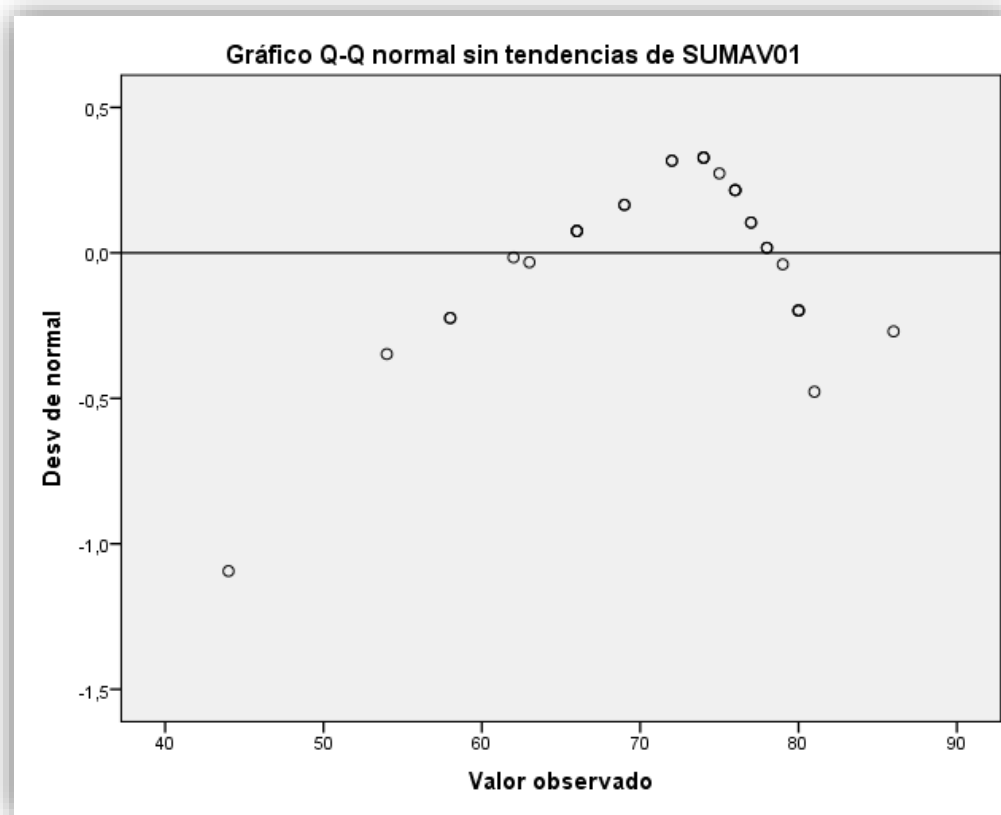
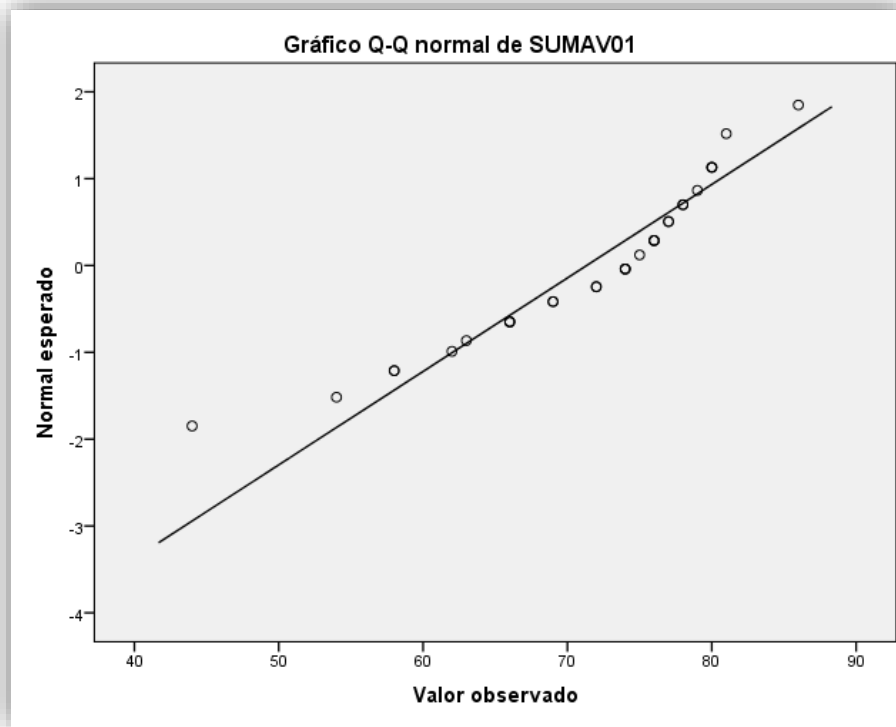
Resumen del procesamiento de los casos

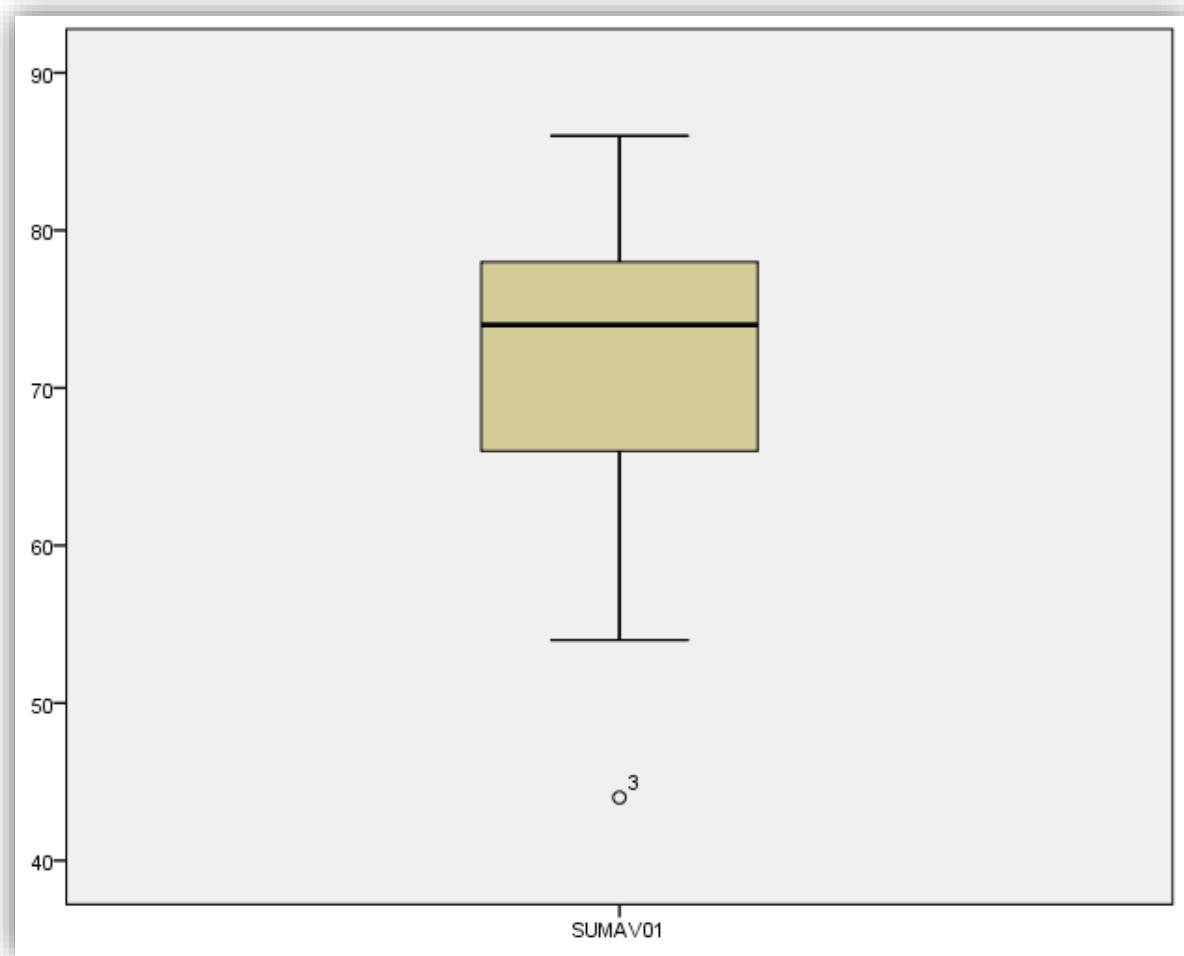
	Casos					
	Válidos		Perdidos		Total	
	N	Porcentaje	N	Porcentaje	N	Porcentaje
Transporte Publico	30	100.0%	0	0.0%	30	100.0%
SIT	30	100.0%	0	0.0%	30	100.0%

Descriptivos

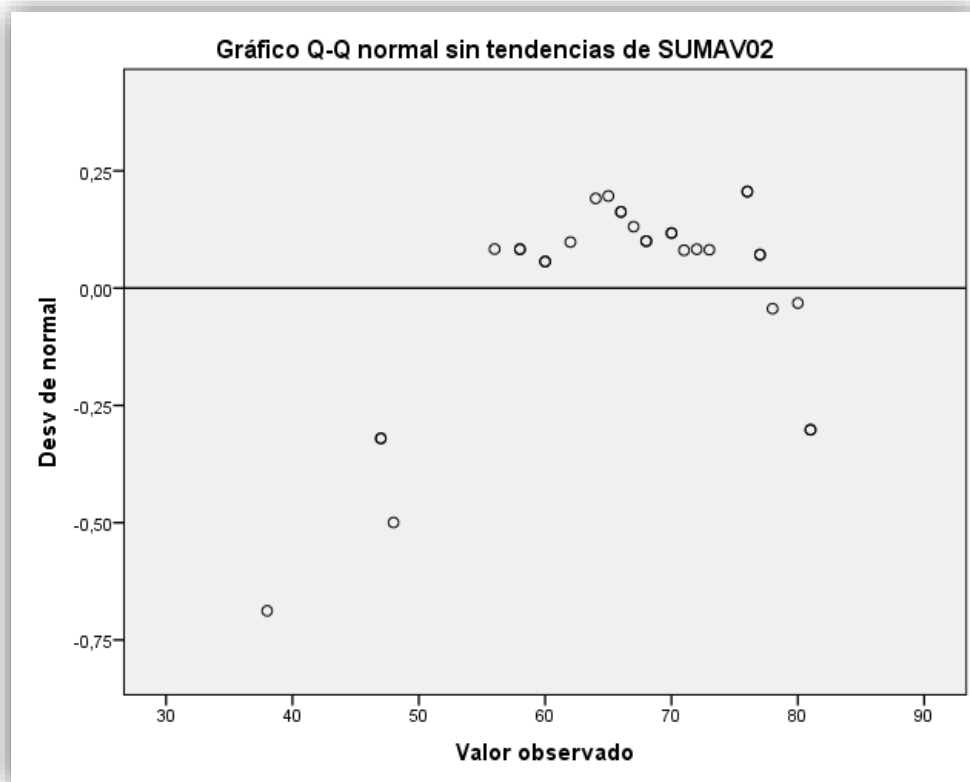
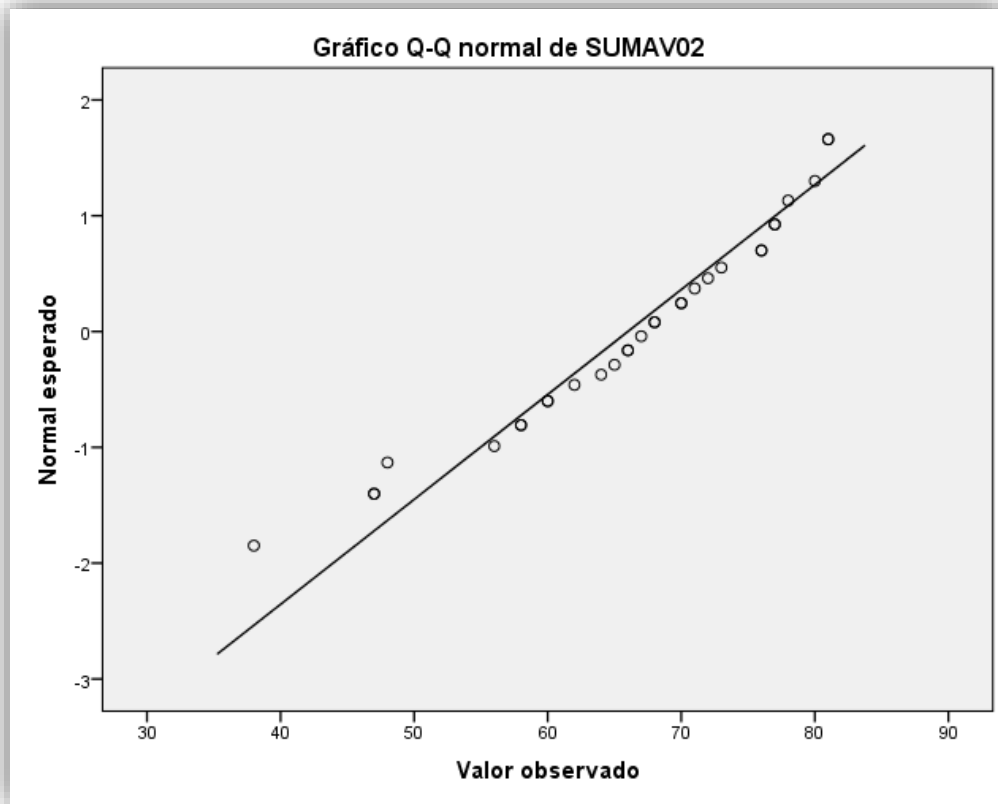
			Estadístico	Error típ.
Transporte Publico	Media		71.33	1.696
	Intervalo de confianza para la media al 95%	Límite inferior	67.86	
		Límite superior	74.80	
	Media recortada al 5%		71.94	
	Mediana		74.00	
	Varianza		86.299	
	Desv. típ.		9.290	
	Mínimo		44	
	Máximo		86	
	Rango		42	
	Amplitud intercuartil		12	
	Asimetría		-1.125	.427
	Curtosis		1.275	.833
	SIT	Media		66.00
Intervalo de confianza para la media al 95%		Límite inferior	61.88	
		Límite superior	70.12	
Media recortada al 5%			66.56	
Mediana			67.50	
Varianza			121.862	
Desv. típ.			11.039	
Mínimo			38	
Máximo			81	
Rango			43	
Amplitud intercuartil			17	
Asimetría			-.750	.427
Curtosis			.136	.833

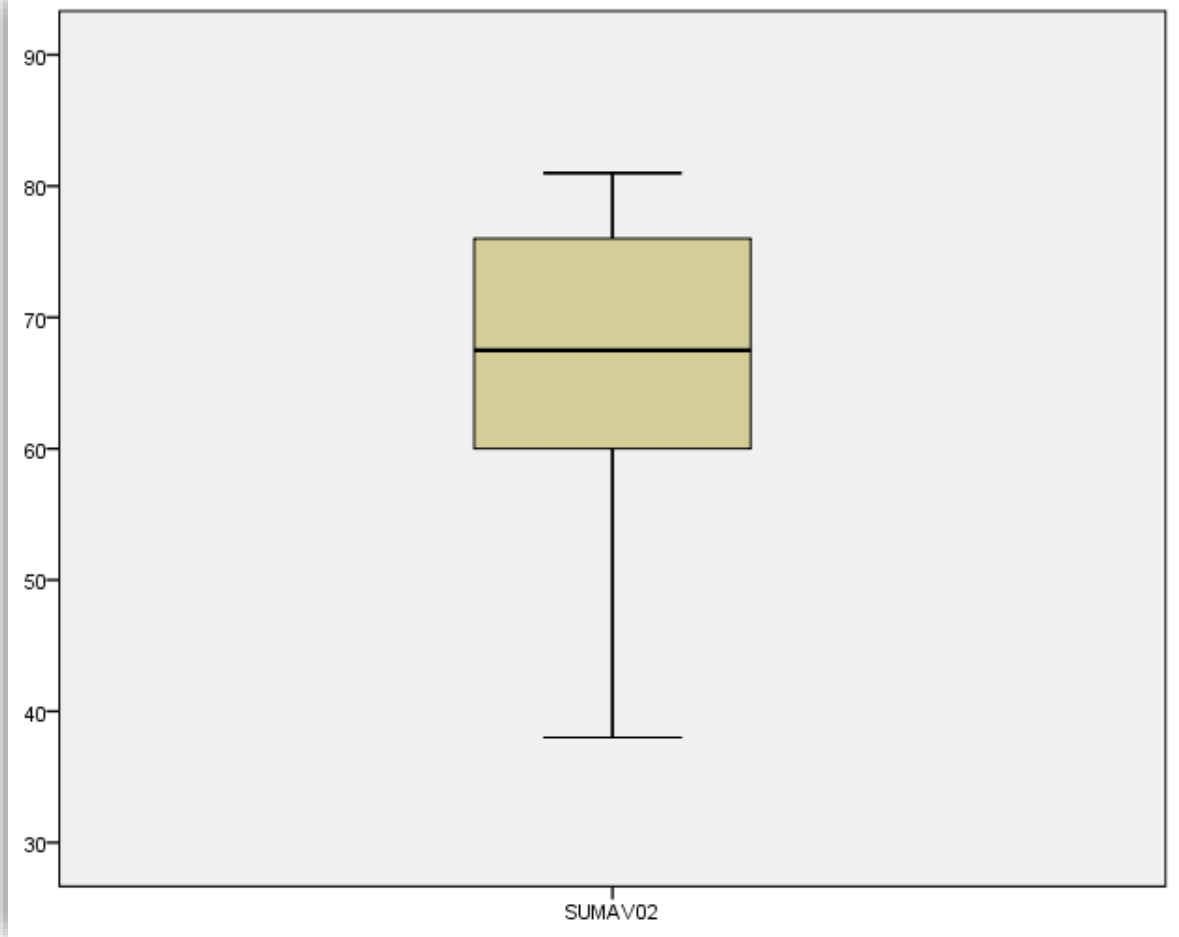
Anexo 18: Prueba de normalidad de la variable Transporte Público





Anexo 19: Prueba de normalidad de la variable Sistema integral de transporte





Anexo 20: Carta de presentación - ATU

POSGRADO

UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

Escuela de Posgrado

“Año de la universalización de la salud”

Lima, S.J.L. 19 DE OCTUBRE DEL 2020

Carta P. 531 – 2020 EPG – UCV LE

SEÑORA

Dra. María Esperanza Jara Risco
Presidenta del Consejo Directivo
Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao

Asunto: Carta de Presentación del estudiante **GUTIERREZ QUISPE JHONATHAN KEVIN.**


De nuestra consideración:

Es grato dirigirme a usted, para presentar a **GUTIERREZ QUISPE JHONATHAN KEVIN.** identificado con DNI N.º 46921647 y código de matrícula N.º **6500090377**; estudiante del Programa de **MAESTRIA EN GESTION PUBLICA** quien se encuentra desarrollando el Trabajo de Investigación (Tesis):

“Reforma del transporte público y el sistema integral de transporte: caso corredor morado, Lima 2020”

En ese sentido, solicito a su digna persona facilitar el acceso de nuestro(a) estudiante a su Institución a fin de que pueda aplicar entrevistas y/o encuestas y poder recabar información necesaria.

Con este motivo, le saluda atentamente,



Dr. Raúl Delgado Arenas
JEFE DE UNIDAD DE POSGRADO
FILIAL LIMA – CAMPUS LIMA ESTE

LIMA NORTE Av. Alfredo Mendiola 6232, Los Olivos. Tel.:(+511) 202 4342 Fax.:(+511) 202 4343
LIMA ESTE Av. del Parque 640, Urb. Canto Rey, San Juan de Lurigancho Tel.:(+511) 200 9030 Anx.:2510.
ATE Carretera Central Km. 8.2 Tel.:(+511) 200 9030 Anx.: 8184
CALLAO Av. Argentina 1795 Tel.:(+511) 202 4342 Anx.: 2650.