



**UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO**

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

**La gestión de la descentralización y la reforma del transporte**  
**Lima - Callao en el año 2020**

TESIS PARA OBTENER EL GRADO ACADÉMICO DE:

Maestro en Gestión Pública

**AUTOR:**

Quispe Hernandez, Jose Marcos (ORCID: 0000-0002-3350-3128)

**ASESORA:**

Mg. Hurtado Regalado, Gisela Adriana (ORCID: 0000-0002-4662-7015)

**LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:**

GESTIÓN Y POLÍTICAS PÚBLICAS

LIMA – PERÚ

2021

## Dedicatoria

A mi padre, porque él siempre estuvo a mi lado brindándome su apoyo y sus consejos para hacer de mí una mejor persona.

A mi madre por sus palabras, porque aun no estando físicamente con nosotros, desde el cielo siempre me cuida y me guía para que todo salga bien.

A mis amigos y amigas por sus palabras y confianza, y brindarme el tiempo necesario para seguir realizándome profesionalmente, a mis compañeros a todas aquellas personas que de una u otra manera han contribuido para el logro de mis objetivos.

En especial para la persona que me alienta GMVR, siempre está presente.

A mi esposa e hijos por su apoyo incondicional, por concederme el tiempo que deje de dedicarle, a ellos.

## **Agradecimiento**

A nuestro creador por otorgarme la oportunidad de obtener otro triunfo Personal, brindarme salud sabiduría y entendimiento para conseguir concluir mis estudios.

A mi recordada y entrañable madre Irma cristina Hernández Pérez por haber sido siempre mi amiga, concejera y darme siempre su apoyo cuando necesite de ella, gracias por haber existido sé que hoy gozas de la presencia del señor, siempre estarás presente en mis pensamientos sé que me bendices y me proteges desde el cielo.

A mi señor padre Juan Marcos Quispe Sigwas, ejemplo de persona que supo formar a sus hijos.

A la universidad Cesar Vallejo por darme la posibilidad de egresar de la Escuela de Post Grado.

A los asesores académicos de la universidad, por su apoyo y valiosa colaboración gracias por todas sus atenciones y colaboración prestada para llegar a conseguir mis objetivos trazados.

A todos mis familiares, que celebran mi éxito les agradezco una vez más, Dios les retribuirá a todos y a todas aquellas personas que hayan contribuido conmigo.

## Índice de contenidos

Carátula.....	i
Dedicatoria.....	ii
Agradecimiento.....	iii
Índice de contenidos.....	iv
Índice de tablas.....	v
Abstract.....	vii
I. INTRODUCCIÓN.....	1
II. MARCO TEÓRICO.....	4
III. METODOLOGÍA.....	12
3.1. Tipo y diseño de investigación.....	12
3.2. Variables y Operacionalización.....	13
3.3. Población muestra y muestreo.....	13
3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos.....	15
3.5. Procedimientos.....	16
3.6 El método de análisis de datos.....	16
IV. RESULTADOS.....	19
V. DISCUSIÓN.....	33
VI. CONCLUSIONES.....	39
VII.RECOMENDACIONES.....	40
REFERENCIAS.....	41
ANEXOS.....	51

## Índice de tablas

Tabla 1.Operacionalización de la muestra .....	15
Tabla 2.Resumen de procesamiento de casos .....	17
Tabla 3. Estadísticas de fiabilidad .....	18
Tabla 4.Valoracion de evaluación de los resultados del alfa de Cronbach .....	18
Tabla 5. Dimensión de la variable, información para la descentralizacion. ....	19
Tabla 6. Dimensión de la variable, transferencia de responsabilidad y gestion descentralizada .....	20
Tabla 7.Dimensión de la variable ,descentralización de funciones .....	21
Tabla 8. Dimensión de la variable, productividad .....	22
Tabla 9.Dimension de la variable, Función sectorial .....	23
Tabla 10. Dimensión de la variable desarrollo sostenible .....	24
Tabla 11.Gestion de la descentralización *reforma del transporte .....	25
Tabla 12. Medidas simétricas de la gestión de la descentralización *Reforma del transporte .....	26
Tabla 13.Informacion para la descentralización*Reforma del transporte .....	27
Tabla 14.Medidas simétricas de la información para la descentralización*Reforma del transporte.....	28
Tabla 15.Transferencia de responsabilidad y gestion descentralizada*Reforma del transporte. ....	29
Tabla 16.Medidas simétricas de la transferencias de responsabilidad y gestión descentralizada*Reforma del transporte. ....	30
Tabla 17.Descentralización de funciones*Reforma del transporte .....	31
Tabla 18.Medidas simétricas descentralización de funciones* Reforma del transporte. ....	32

## Resumen

La investigación titulada la gestión de la descentralización y la reforma del transporte Lima - Callao en el año 2020 El presente estudio permitió conocer la realidad de la gestión de la descentralización y su relación con la reforma del transporte específicamente para Lima y Callao esto permitió analizar, el desempeño que se ha llevado en gestiones de descentralización en materia de transporte, aquello nos permitió abordar el tema con alternativas de solución, debatiendo sobre lo que se ha actuado de tal manera que se encuentre el equilibrio de conformidad y satisfacción de los usuarios así como de quienes rigen y tiene la facultad de decidir de cómo se manejan las políticas de transporte.

Se abordaron en este estudio además de las formas de administración, otras disciplinas intervinientes y que no han tenido la relevancia correspondiente que coadyuvaron a la reforma del transporte y contribuyeron a una mejor calidad de prestación del servicio, siempre en beneficio de la ciudadanía, el estudio pudo verificar que el Perú no es el único país en la región con reformas del sector transporte impulsado por la descentralización, se ha demostrado en la verificación y recolección de información que estamos en pleno desarrollo de reformas importantes

**Palabras claves:** Gestión, Descentralización, Reforma

## **Abstract**

The research entitled the management of decentralization and the reform of transport Lima - Callao in the year 2020 This study allowed to know the reality of the management of decentralization and its relationship with the reform of transport specifically for Lima and Callao this allowed to analyze, the performance that has been carried out in decentralization efforts in the matter of transport, which allowed us to address the issue with alternative solutions, discussing what has been acted in such a way as to find the balance of conformity and satisfaction of users as well as who govern and have the power to decide how transportation policies are handled.

In addition to the forms of administration, other intervening disciplines that have not had the corresponding relevance that contributed to the transport reform and contributed to a better quality of service provision were addressed in this study, always for the benefit of citizens, the study was able to verify that Perú is not the only country in the region with reforms of the transport sector promoted by decentralization, it has been demonstrated in the verification and collection of information that we are in the midst of developing important reforms.

**Keywords:** Management, Decentralization, Reform

## I. INTRODUCCIÓN

Según Jiménez (2014), la delegación de dominio en los temas relacionados, a empoderar a las instituciones públicas que están más cerca del ciudadano, es un hecho tomado por la descentralización, estamos hablando del cómo se desarrolla en el Estado Peruano, que se materializa como una nueva orden de participación, elegida por la asamblea Constituyente y actualmente forma parte de Carta Magna Política del Perú de 1993. La política que se trazó se dirige principalmente al desarrollo integral del país, distribuyendo de manera más coherente, las funciones que deben de cumplir los distintos niveles de Gobierno. A cada nivel se le otorga autonomía en cuestiones relacionados a resolver administrativamente asuntos de su competencia política, para crear nuevos y mejores rumbos, así como economía para poder ejecutar gastos que esta implementación demande, bajo esta nueva organización se establecieron mejores formas de desarrollo y solución de las demandas de la ciudadanía que tenían acumuladas por mucho tiempo en las zonas más alejadas del país. Sin embargo, hoy en día la actual forma de hacer gobierno, no trae resultados inmediatos a las problemáticas de la población.

En el transporte público, la descentralización no solo culmina en el acto de descentralizar el poder que ejerce el Gobierno central, este estudio se refiere a la gestión de la descentralización, es decir ya se te otorgó, cuota de poder que te corresponde ahora, actúa en tu jurisdicción, esto se refiere a diferentes temas, en el presente estudio se explica la incidencia de la descentralización en la reforma de transporte, el cual desde hace ya muchos años se ha dado inicio en el tiempo que se realizó el presente estudio no se encontraron soluciones concretas con rumbos definidos de todo lo ya descentralizado por el Gobierno y sus Ministerios, esta competencia en transporte ha sido transferida a los Gobiernos Regionales ,y locales

El transporte es una necesidad, por medio de este se movilizan de un punto a otro, por diferentes motivos como son; laboral, estudios, recreación, y abastecimientos el

transporte ocupa buena parte del quehacer diario, se depende en gran manera de este servicio.

Farranha y Frezza (2014) definen la reforma del transporte; como el cambio que se realiza, proyecta o se ejecuta correspondientes a una necesidad y concordante con la época que la necesita, con el propósito de obtener una o varias mejoras en el funcionamiento, de la prestación, entre otras cuestiones. La reforma del transporte propone un cambio acelerado, progresivo en las estructuras de la organización de administración y manejo de lo relacionado al transporte, que es conducido por el Gobierno central este a su vez por él. Ministerio de Transportes y comunicaciones (MTC)

La ley como voluntad ciudadana, crea la nueva autoridad del transporte denominada ATU, en su artículo 1° prescribe. que el transporte se conforme integrado optimo y suficiente para la ciudad de Lima y Callao, que son conurbadas, se produce por el reclamo de la sociedad, que está inconforme, de cómo se presta el servicio de transporte de personas. El único responsable es el Gobierno central, los gobierno regionales y locales por su falta de firmeza en su toma de decisiones, una de las muchas razones es la poca infraestructura vial, la cual ha sido rebasada por la cantidad de vehículos existentes en la ciudad, es decir la responsabilidad es compartida por cada nivel de gobierno.

El estudio permitió conocer la realidad de la gestión de la descentralización y su incidencia en la reforma del transporte ,específicamente para Lima y Callao, esto permitió analizar, el desempeño que se llevó en gestión de descentralización en materia de transporte, aquello permitió abordar el tema con alternativas de solución, debatiendo sobre lo que se ha actuado de tal manera que se encuentre el equilibrio de conformidad y satisfacción de los usuarios así como de quienes rigen y tiene la facultad de decidir de cómo se manejan las políticas de transporte.

Se abordaron en este estudio además de las formas de administración, otras disciplinas intervinientes y que no han tenido la relevancia correspondiente que

coadyuve a la reforma del transporte y contribuyan a una mejor calidad de prestación del servicio.

En este contexto social, se presentó como problema general lo siguiente: ¿qué relación existe entre la gestión de la descentralización y la reforma del transporte Lima - Callao en el año 2020?

En esta investigación se presentó como objetivo general Demostrar como la gestión de la descentralización se relaciona con la reforma del transporte Lima - Callao en el año 2020.

Como objetivos específicos se tiene

Identificar la relación que existe entre la información para la descentralización y la reforma del transporte Lima-Callao en el año 2020, verificar la relación que existe entre la transferencia de responsabilidad y gestión descentralizada en la reforma del transporte Lima-Callao en el año 2020, verificar la relación que existe entre la descentralización de funciones y la reforma del transporte Lima-Callao en el año 2020

En esta investigación se presentó como hipótesis general que la gestión efectiva de la descentralización optimizara significativamente la reforma de transporte Lima-Callao en el año 2020

Como hipótesis específicas se tiene

La información para la descentralización se relaciona significativamente con la reforma del transporte Lima - Callao en el año 2020, la transferencia de responsabilidad y gestión descentralizada se relaciona positivamente sobre la reforma del transporte Lima-Callao en el año 2020, la descentralización de funciones se relaciona positivamente en la reforma del transporte Lima - Callao en el año 2020.

## II. MARCO TEÓRICO

Luna (2018) en su tesis se propuso analizar la transferencia de las competencias exclusivas en materia de tránsito a los gobiernos descentralizados autónomos municipales, permitiendo el establecimiento de la coherencia del orden legal y jurídico en materia descentralización y la dependencia de las políticas públicas a la normativa y procedimientos técnicos sectoriales y territoriales para su aplicación, la metodología descriptiva permitió a este estudio contrastar los escenarios reales así como el comportamiento social frente a los objetivos y como funcionó el sistema nacional de competencias que fue la encargada de implementar la descentralización que se llevó a cabo en Ecuador, esta Tesis aportó información relevante, obtenida por medios científicos, sostenibles en el tiempo, y partir de los datos tangibles y reales, contenidos en la investigación, en alineación con las organizaciones encargadas del poder y forma de funcionamiento en base a las facultades que ostentan, creando un aporte importante a la toma de decisiones que sirve como referente a la concientización en las personas que toman decisiones, a la ciudadanía quienes son los que reciben los beneficios del funcionamiento de las instituciones.

Fletes (2019) en su tesis tuvo como objetivo la evaluación desde su perspectiva, el resultado de las políticas públicas que se aplicaron en el funcionamiento de la descentralización en el desarrollo local, en el particular de Ocotral tuvo una temporalidad de 16 años, no fue una visión holística, solo busco explicar la esencia del proceso, segmentado en tres dimensiones que son el soporte del desarrollo de Ocotral, como son orden económico, orden socio cultural y ambiental. En esta tesis se utilizó una metodología mixta que combina lo cualitativo con lo cuantitativo. Afirma que la descentralización permitió que las autoridades con sus nuevas funciones delegadas, compartidas o de exclusiva competencia estén más cerca de la ciudadanía, y abordan las problemáticas con conocimiento real y oportuno que el gobierno nacional no tenía esto permitió que las instituciones públicas locales opten por decisiones de acuerdo a sus necesidades pues están más cerca de la gente, permitiendo generar un clima de confianza en la atención de servicios de uso público, así mismo involucró la

intervención comunitaria. La descentralización trajo algo importante, el acercamiento del estado a las comunidades de todas las regiones, trajo cambios pues se delimitaron competencias con la finalidad no incurrir en duplicidad de funciones, afectando de forma positiva a los ciudadanos y permitiendo mejoras en su calidad de vida.

García (2016) en su tesis doctoral muestra los instrumentos que el ordenamiento jurídico establece para coordinar entre las entidades y que cuentan con competencias que afectan a las infraestructuras del transporte, autónomas y estatales (en este último caso con especial consideración de los mecanismos de participación autonómica contemplados en los nuevos estatutos), concluye en la necesidad de un reforzamiento de las técnicas de coordinación interadministrativa, poniendo en realce la importancia de las coordinaciones de la planificación territorial, y el uso de diferentes disciplinas para enriquecer las propuestas de desarrollo.

Medina (2019) en su tesis se centró en analizar el desarrollo del funcionamiento de la descentralización, que se realizó del Estado a Lima Metropolitana en su condición de capital del Perú, la metodología utilizada es de enfoque cualitativo, nos da luces respecto al análisis de los hechos en este caso, el proceso de descentralización del Estado recaído en Lima Metropolitana, el investigador analiza lo actuado permitiendo el planteamiento de una teoría relacionada al escenario de ese momento, se puede afirmar que el pilar fundamental de un estudio cualitativo radica en la lógica y el proceso inductivo que analiza la situación observable desde lo particular a lo general generando consecuentemente las perspectivas y teorías, en la que define sus conclusiones. Afirma que solo se ha alcanzado un 17% de las diferentes funciones que debían de ser transferidas a las instituciones públicas de todo el país, la Municipalidad Metropolitana de Lima requiere como consecuencia de la gestión de la descentralización y que estas facultades y competencia se sigan desconcentrando, con la finalidad de poder ejercer sus competencias y prestar un mejor servicios a la ciudadanía, en los asuntos financieros y distribución de recursos resalta que la transferencia de responsabilidades va acompañada con la transferencia de fondos públicos, así como la captación de recursos propios, afirmando que al momento de

hacerse cargo y responsable de las funciones transferidas, estas ya tenían un presupuesto asignado y debería de transferirse con su respectiva asignación presupuestaria así como costas y gasto que se aplican sin dejar de lado las escala de ingresos propios, un tema importante que aborda, es la participación ciudadana considerando que la descentralización se crea con la finalidad que la ciudadanía tenga una mejor atención, por lo tanto, su participación es determinante, este estudio arroja la disminución de la participación ciudadana, cuando debería de ser fortalecida con mayor énfasis puesto que en ello radica la reforma, asimismo afirma que el proceso de descentralización no se ha llegado a culminar, en lo que compete a las transferencias que llevan a cabo para Lima está se encuentra detenida. Se debió de considera los aspectos adicionales que tiene la ciudad de Lima la cual concentra, la mayor parte del movimiento económico del país, así como la mayor densidad poblacional comparado con las otras ciudades del Perú.

El Congreso de la República (2019), por medio de la grupo de trabajo encargado de los temas relacionados a descentralización, regionalización, gobiernos locales y modernización de la gestión del Estado, pronuncia: El Gobierno Nacional debe desarrollar su rol rector en un nuevo paradigma de organización estatal, que privilegie el impulso a la articulación intergubernamental; así como la supervisión, el constante seguimiento y la evaluación periódica de las políticas públicas, en las materias de competencias compartidas. Esta fase del rol rector del Gobierno Nacional, no están siendo adecuadamente realizadas y se continúa una visión tradicional de enfatizar el rol de ejecución del Gobierno Nacional en las materias de competencia compartida. Dada la importancia de definir los alcances del Estado unitario y descentralizado para determinar el ejercicio del rol rector del Gobierno Nacional, se requiere profundizar en su estudio por la Comisión congresal de Descentralización, que falta por avanzar o priorizar de tal manera que el proceso de descentralización continúe y llegue a culminar.

Huertas (2018) en su tesis tuvo como objetivo aportar un plan para que la Sutran ejecute una mejor gestión en temas de control de velocidad de desplazamiento de los vehículos que se encuentran dentro de su competencia de fiscalización y control, aplicó la metodología analítica a los indicadores y subcategoría de forma individual, adicionalmente aplicó el método cuantitativo, lo que le permitió a partir de la aplicación de las entrevistas se construya por medio de los métodos estadísticos el problema y su debida comprensión, aplico adicionalmente, el método deductivo iniciando con la premisa, que conducir con exceso de velocidad ocasiona accidentes, trayendo consigo muertes y daño a la propiedad privada, este estudio coloco en contexto el estado situacional real de las gestiones de velocidad que se lleva a cabo en la red vial nacional, presento un nuevo plan en cuestiones de gestión y control de velocidad de buses de pasajeros que se encuentra dentro de la potestad fiscalizadora de la Sutran, este plan formula y da recomendaciones para que este abarque una mayor cantidad de tipos de vehículos al control, proponiendo se amplié la cobertura de la focalización electrónica a los ámbitos locales es decir dentro de los municipios o distritos, la descentralización no solo debe de ser económica de funciones y responsabilidades, también debe de ser integradora de las diferentes disciplinas profesionales, puesto que este estudio se basa en la gestión de la descentralización y su incidencia en la función en la nueva autoridad de transporte, la cual, tiene como función reglamentar y fiscalizar el uso y operación de vehículos automotores.

Jiménez (2014) en su tesis, tiene como objetivo dar a entender en qué consiste la forma de compartir determinadas competencias y funciones entre los niveles de gobierno establecidos en el Perú concluye en su análisis que la nueva forma de organización pone en práctica la descentralización puesta en marcha por la asamblea constituyente en el año 1993, al poner en marcha esta nueva forma de gobernar a través de la desconcentración y descentralización del estado, se tienen que establecer nuevas normas y reglas que emanen de los gobiernos que les toca asumir su competencia y responsabilidad, llámese gobierno central, gobierno regional y gobierno municipal, esté proceso fue provechoso porque permite marcar un antes y un después luego de la promulgación de esta ley, se han tomado muchas decisiones que ha

permitido avanzar no mucho, pero se ha ganado experiencia y servirá para mejorar. el concepto de gestión y el accionar de las personas, por lo tanto la definición que corresponda a gestión deberá estar sustentada en una teoría que implique el accionar de la persona o que derive del mismo, existen muchas formas de gestionar o accionar, dependiendo de las ocupaciones y el contexto donde se encuentren con los procedimientos que se debe de cumplir en alguna organización estatal, gubernamental, privada e incluso en los hogares., Dentro de este marco, la gestión se puede aplicar con mayor énfasis en el escenario que lo requiera.

Dulanto (2017) en su tesis afirma que, la descentralización se torna provechosa ante un estado caracterizado por centralizar sus funciones y competencias, observándolo de forma territorial., la centralización trae consigo problemas de representatividad y eficiencia, la descentralización aparece como una solución para mejorar su desempeño, permitiéndole un acercamiento a la población y que esta tenga confianza y perciba la atención que merece de parte del Estado, la definición de Dulanto está acorde con la realidad actual de nuestro Estado, que tiene en marcha el proceso de descentralización, en la actualidad se cuenta con tres niveles de gobierno que permite tener mayor representatividad del Estado, es decir se encuentra más cerca de la población y sus necesidades, es donde la descentralización aparece como una forma de asistencia y acompañamiento a las gestiones tornándolas más dinámicas y eficientes al servicio de la ciudadanía, pone en relieve el planteamiento de ideas que trae la descentralización política/territorial que se mantienen vigentes, ya que es a través de estas que se ha obtenido mayor presencia del Estado y la ciudadanía en tomar decisiones para la solución de los problemas de cada región y sus localidades, permitiendo la identificación de los recursos necesarios que necesita cada región como los recursos que esta pueden ofrecer, convirtiéndose en aliado del desarrollo del país y de todas las regiones ya que facilita la coordinación estratégica en conjunto de las autoridades del territorio, la descentralización no solo es la delegación de poderes y competencias o la apertura de una ventanilla de atención de un Ministerio en una localidad, esta va acompañada de la descentralización política, actualmente en el Perú se cuenta con (25) gobiernos regionales los cuales actualmente continúan con el

proceso de transferencias de competencias de parte del Estado, asimismo los gobiernos regionales absorben otras competencias que le corresponde y que antes eran de exclusividad de los municipios provinciales.

Vial (2014) en su tesis da cuenta que, en la totalidad de los procesos de descentralización, prevalecen los intereses nacionales por encima de los sub nacionales y que, en el transcurso del proceso de descentralización, ha prevalecido lo administrativo y económico ante lo político, el procedimiento metodológico del análisis utilizado por el autor fue la contratación de teorías de casos, poniendo en relieve la importancia de la descentralización afectiva y bien aplicada, el estado es unitario y descentralizado los intereses nacionales prevalecerán, ya que las políticas nacionales se encuentran por encima de las políticas regionales y locales, sin dejar de ser importantes, puesto que están se encuentran articuladas en función a la primera, se considera la descentralización como una herramienta de gran valor que contribuye a desarrollar las habilidades otorgando mayor énfasis a las decisiones que toman las autoridades que manejan el sector público, esto se observa en todos los países grandes o pequeños desarrollados, así como los que están en vías de desarrollo y consolidación económica, en Sudamérica, descentralización es un eje que promueve la reforma del Estado, como la gestión de descentralizar, facultando al Estado la transferencia de poder y responsabilidades a quienes estén más cerca de ser atendidos, con la finalidad de mejorar la atención que presta ,de este modo sea oportuna y celer, creándose una dimensión en mejora de la gestión pública, asimismo agrega que, la descentralización es un pilar el cual se convierte en una opción para el desarrollo del Estado permitiendo el desarrollo de las administraciones de las regiones y los municipios ,con el avance del proceso de descentralización se crea y se implementa, el fortalecimiento de la figura del Estado que permite, que las nuevas administraciones tomen conocimiento de las necesidades de la población que se encuentran bajo su jurisdicción, administración y estas respondan oportunamente a sus necesidades con el conocimiento directo de sus problemáticas y se le brinde una mejor atención.

Lima, (2015) sostiene que las reformas que trae consigo la renovación de la gestión pública en la prestación de servicios a la ciudadanía, traen resultados de desempeño, con imprecisiones en la forma del trabajo como de los servicios que prestan las instituciones esto es ocasionado por que aún falta avanzar con la transferencia de responsabilidades que están en proceso y reglamentación, de parte de quien las otorga y la administración de quienes la reciben para su puesta en práctica, aborda la descentralización bajo el enfoque social, el cual representa al Estado como subsidiario, conforme a la necesidad de cada institución u organización social, pues el Estado por medio de la descentralización está presente para intervenir en el desarrollo de todas las regiones del territorio nacional, a pesar de desconcentrar poder y delegar funciones mantiene la rectoría y fija las políticas nacionales que son las que priman y rigen sobre los gobiernos regionales y locales, asimismo concluye que la descentralización, en Latino America es un concepto amplio, que tiene considerables ambigüedades muchas veces confundidas, pues se confunde descentralización con desconcentración; es decir descentralización no es que se ponga una oficina de un ministerio en una localidad, por el contrario trasferir esa facultad al gobierno más cercano a la problemática de la zona es lo que se promueve.

Poole, (2017) sostiene que desde ya hace 20 años las ciudades en Latina América han optado por incluir en sus políticas de gestión, el ordenamiento del transporte urbano de servicio público, reglamentando y modificando normas en la prestación de servicios de buses y automóviles encargados de la movilización masiva de la población, articulándolas e interconectándolas con el propósito que se otorgue un mejor servicio , a través de ello los ciudadanos perciben que los gobiernos están atentos a las necesidades de la población, promoviendo el la creación de líneas de transporte masivo, como son buses de mayor capacidad y corredores viales que mejoren el desempeño del transporte, el aplicar estas nuevas políticas de reforma y mejora se espera integrar la prestación del servicio, y que además este sea sustentable y sostenible en el tiempo ,obteniendo que este sea más eficiente y sea un modelo de mejora constante, para la ciudadanía y amigable con el medioambiente es decir con regulaciones sobre emisión de gases y contaminantes .

Jara (2016) menciona que la problemática del transporte público está establecida por la indiferencia de la ciudadanía, y de cómo se está prestando el servicio de transporte urbano pues se queja, pero no hace uso de sus derechos constitucionales como el de presentar un proyecto de ley o participar en las decisiones que el Estado toma, por lo tanto se puede recurrir a quienes los representan y son los que se ven en la obligación de solucionar este problema, pues para eso fueron elegidos como nuestros representantes. La descentralización trae nuevas herramientas de participación que permiten al ciudadano y al funcionario público ser uno solo, cada uno con sus limitantes de participación en el proceso, permitiéndole consensuar en determinados temas que benefician a la ciudadanía, es por ello que la descentralización y su aplicación es valiosa en el desempeño de la función del Estado.

### **III. METODOLOGÍA**

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

Esta investigación es del tipo aplicada Murillo (2008) la considera como práctica o empírica, porque se identifica con el uso de los saberes que se tiene. Asimismo, se aplica, lo aprendido al desarrollo de la presente investigación, el cual a través de este proceso se asimilan y se ponen en práctica nuevos conocimientos, Por ello la presente investigación es del tipo aplicada, puesto que se ocupa específicamente de cómo la gestión de la descentralización incide en la reforma del transporte con un nivel evaluativo, de la documentación que conllevó a la creación de la nueva autoridad de transporte.

El diseño es no experimental, según Hernández, Fernández ,y Baptista(2014) supone que los investigadores serán observadores de lo que está ocurriendo en su escenario de investigación no pudiendo realizar ninguna intervención en el desempeño y desarrollo de las variables, pues el estudio no experimental implica observar los hechos ocurridos o que están ocurriendo, caso contrario se desnaturaliza el diseño aplicado, no se tiene determinación directa sobre las variables ni se puede influenciar en ellas, o sus efectos.

En base al diseño no experimental Se analizó documentación de creación de la nueva autoridad de transporte como gestión de la descentralización y las reformas que plantea en la aplicación de sus funciones, se observó e interpreto lo actuado, como se actúa y las actuaciones, o lo que se espera conseguir con la aplicación de las funciones de la nueva autoridad de transporte urbano para Lima y Callao.

### **3.2. Variables y Operacionalización**

Hernández, Fernández, y Baptista, (2014), concluyen que una variable es una particularidad que puede ser cambiante cuyo cambio puede medirse observarse y registrar sus resultados de medición de determinado instante.

En cuanto a la variable; gestión de la descentralización la cual se define: es el procedimiento de delegación, distribución de funciones y poder, a personas o instituciones fuera de un centro o autoridad, con la finalidad de prestar un mejor servicio al ciudadano por lo tanto la gestión de descentralización es efectiva cuando beneficia a la mayor cantidad posible de ciudadanos.

Se tiene como variable; reforma del transporte, la cual se define como cambios, modificación de normas y procedimientos que rigen el transporte con la finalidad de beneficiar al usuario final, que son los ciudadanos.

En cuanto a la definición operacional: las variables corresponden a la escala cuantitativa ordinal. Con la que podemos medir a través de un orden y clasificación.

La escala de medición empleada fue: la ordinal permitiendo mostrar los datos de las variables, al cual se le asignaron un orden correspondiente en un sentido ascendente que inicia en el número uno y concluye en el cinco. Iniciando con la opción de identificación del encuestado iniciando con, totalmente en desacuerdo y culminando con totalmente de acuerdo.

### **3.3. Población muestra y muestreo**

La población de estudio estuvo compuesta por los funcionarios con un rol decisor en materia de transporte urbano que laboran en la Autoridad de transporte urbano ATU, y la constituye 60 personas (dato obtenido de la nómina de personal)

La Unidad de análisis consto de los Directivos y funcionarios que tiene un rol decisor sobre materia de transporte.

Criterios de inclusión: se consideró incluido a la unidad de análisis a los funcionarios y servidores públicos que tengan un rol de decisión sobre materia de Transporte Urbano, que influyan en el desempeño y aplicación de las normas que gestiona la descentralización sobre el ATU.

Criterios de exclusión: no se consideró dentro de la unidad de análisis los servidores públicos que no tengan relación directa de la aplicación de la normativa o que su decisión no altere o cambie la normativa aplicada por la ATU.

Se determinó como muestra a funcionarios que mantienen un rol decisor, en materia de transporte urbano, porque son ellos quienes, son los receptores de la gestión de la descentralización y que ponen en práctica esta normativa que rige e implementa el como la nueva autoridad de transporte debe de aplicarla para con los administrados.

Muestreo no probalístico intencional y por conveniencia, ya que la nueva autoridad de transporte ATU, es quien conduce y aplica la reglamentación referente a transporte.

Muestra en cuanto a la muestra esta se obtuvo de la población determinada como, personas que laboran en la nueva autoridad de transporte, se aplicó la siguiente fórmula.

Dónde:

**Tabla 1.**

*Operacionalización de la muestra*

n	es el tamaño de la muestra que se encuestara.
p	simboliza la probabilidad de la población de estar o no dentro de la muestra, se
y	asume que p y q tiene el valor de 0.5 cada uno.
q	valor de 0.5 cada uno
z	simboliza la desviación estándar y define una probabilidad de error de =0.05, equivalente a un intervalo de confianza de 95%, por lo tanto, el valor de Z =1.96
n	el total de la población determinada es de 60 personas.
e	representa el error de la estimación en este estudio, donde E=0.05%

Sustituyendo:

$$n = (0.5 \times 0.5 \times (1.96)^2 \times 60) / (((0.05)^2 \times 59) + (0.5 \times 0.5 \times (1.96)^2))$$

$$n = 53$$

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

se utilizó como técnica la encuesta ya que es una técnica que permitió el acercamiento a las personas que conformaron la unidad de análisis, teniendo en consideración, sus respuestas sirvieron para investigar lo referente al tema de estudio, Carrasco (2006) afirma que esta técnica surge y es válida para indagar explorar, y recolectar datos mediante cuestionarios que se formulan a los encuestados que formaron parte de la unidad de análisis.

En lo que refiere a la validez del contenido del instrumento (Hernández, Fernández, y Baptista (2014), representa al grado en que el Instrumento mide efectivamente la variable que pretende medir, es por ello que, en el presente estudio, la elaboración del instrumento de medición, es dirigido, a un área específica en las cuales laboran personas que tiene un rol decisor en materia de transporte dentro de la nueva autoridad de transporte urbano. Se ha tomado en cuenta en las preguntas del instrumento de medición, que estén acorde con las dimensiones que influyen en el desempeño de las funciones, de los funcionarios públicos de la nueva autoridad de transporte urbano de tal manera que, el resultado que arroje nuestro instrumento de medición sea válido y mida realmente lo que esperamos medir.

En cuanto a la comprobación de la confiabilidad del instrumento de medición se utilizó el método estadístico alfa de Cronbach, este método permitió interpretar la confiabilidad del instrumento según los resultados y promedios de las correlaciones con los ítems, que este arrojó, luego de la aplicar el instrumento de medición, en este caso encuesta.

Como lo afirma Hernández, Fernández, y Baptista (2014) La confiabilidad que debe de arrojar el método estadístico deberá ser el de mayor precisión posible y que arroje los mismos resultados cada vez que se aplique, de tal manera que brinde confiabilidad al presente estudio.

### **3.5. Procedimientos**

Se procedió a la recolección de datos mediante la aplicación de encuestas al personal que labora en la nueva autoridad de transporte, con autorización solicitada con carta al despacho del responsable del área, cuya autorización presento en anexos

### **3.6 El método de análisis de datos**

se utilizó, el programa de computador estadístico spss 26 el cual proporciona valores estadísticos para la evaluación de las relaciones entre las variables.

El resultado de las respuestas de la aplicación del instrumento procesadas primero en el programa Excel y posteriormente llevado al procesamiento de spss 26 para la obtención del alfa de crombach el cual arrojo como resultado la siguiente cifra proporcionando su validez y confiabilidad del instrumento:

**Tabla 2.**

*Resumen de procesamiento de casos*

		N	%
Casos	Válido	60	100,0
	Excluido <sup>a</sup>	0	,0
	Total	60	100,0

Fuente: programa estadístico spss v. 26 (2020)

**Tabla 3.**

*Estadísticas de fiabilidad*

Alfa de Cronbach	N de elementos
,892	6

Fuente: Elaboración

propia,

2020

Fuente: programa estadístico spss v.26 (2020)

George y Mallery (2003) sugieren las recomendaciones siguientes para evaluar los coeficientes de alfa de Cronbach:

**Tabla 4.**

*Valoración de evaluación de los resultados del alfa de Cronbach*

Coeficiente alfa	Resultado
>.9	Excelente
>.8	Bueno
>.7	Aceptable
>.6	Cuestionable
>.5	Pobre
<.5	Inaceptable

### 3.7. Aspectos éticos

La aplicación del instrumento de medición y obtención de datos de la presente investigación se obtuvieron previa coordinación y posterior autorización de los responsables del área de la institución.

#### IV. RESULTADOS

Se presentan los resultados descriptivos obtenidos posterior a la aplicación del instrumento de recolección de datos, en tablas correspondientes a las variables de investigación.

Presentación descriptiva de variables y dimensiones

**Tabla 5.**

*Dimensión de la variable, información para la descentralización.*

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido
Válido en desacuerdo	2	3,3	3,3
ni de acuerdo ni en desacuerdo	25	41,7	41,7
de acuerdo	22	36,7	36,7
totalmente de acuerdo	11	18,3	18,3
Total	60	100,0	100,0

*Fuente:* encuestas

En relación a la dimensión información para la descentralización se observan en los resultados que el 3.3% están en desacuerdo, el 41,7% no están ni de acuerdo ni en desacuerdo, el 36,7 % está de acuerdo y el 18.3% se encuentra totalmente de acuerdo.

**Tabla 6.**

*Dimensión de la variable, transferencia de responsabilidad y gestión descentralizada*

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido
Válido en desacuerdo	8	13,3	13,3
ni de acuerdo ni en desacuerdo	28	46,7	46,7
de acuerdo	20	33,3	33,3
totalmente de acuerdo	4	6,7	6,7
Total	60	100,0	100,0

*Fuente: encuestas*

En relación a la dimensión de la variable, transferencia de responsabilidad y gestión descentralizada se observan en los resultados que el 13.3% está en desacuerdo, el 46,7% no están ni de acuerdo ni en desacuerdo, el 33,3 % está de acuerdo y el 6,7% se encuentra totalmente de acuerdo.

**Tabla 7.**

*Dimensión de la variable, descentralización de funciones*

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido
Válido en desacuerdo	14	23,3	23,3
ni de acuerdo ni en desacuerdo	17	28,3	28,3
de acuerdo	24	40,0	40,0
totalmente de acuerdo	5	8,3	8,3
Total	60	100,0	100,0

*Fuente: encuesta*

En relación a la dimensión de la variable descentralización de funciones, se observan en los resultados que el 23,3% está en desacuerdo, un 28,3% no están ni de acuerdo ni en desacuerdo, el 40,0 % está de acuerdo y el 8,3% se encuentra totalmente de acuerdo.

**Tabla 8.**

*Dimensión de la variable, productividad*

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido
Válido en desacuerdo	5	8,3	8,3
ni de acuerdo ni en desacuerdo	25	41,7	41,7
de acuerdo	23	38,3	38,3
totalmente de acuerdo	7	11,7	11,7
Total	60	100,0	100,0

*Fuente: encuesta*

En relación a la dimensión de la variable, productividad se observan en los resultados que el 8.3% están en desacuerdo, 41,7% no están ni de acuerdo ni en desacuerdo, el 38,3 % está de acuerdo y el 11.7% se encuentra totalmente de acuerdo.

**Tabla 9.**

*Dimensión de la variable, Función sectorial*

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido
Válido en desacuerdo	10	16,7	16,7
ni de acuerdo ni en desacuerdo	23	38,3	38,3
de acuerdo	23	38,3	38,3
totalmente de acuerdo	4	6,7	6,7
Total	60	100,0	100,0

*Fuente: encuestas*

En relación a la dimensión de la variable función sectorial se observan en los resultados que el 16,7% están en desacuerdo, un 38,3% no están ni de acuerdo ni en desacuerdo, el 38,3 % está de acuerdo y el 6.7% se encuentra totalmente de acuerdo.

**Tabla 10.**

*Dimensión de la variable desarrollo sostenible*

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido
Válido en desacuerdo	11	18,3	18,3
ni de acuerdo ni en desacuerdo	23	38,3	38,3
de acuerdo	23	38,3	38,3
totalmente de acuerdo	3	5,0	5,0
Total	60	100,0	100,0

*Fuente: encuestas*

En relación a la dimensión de la variable desarrollo sostenible se observan en los resultados que el 18,3 % están en desacuerdo, un 38,3% no están ni de acuerdo ni en desacuerdo, el 38,3 % está de acuerdo y el 5,0% se encuentra totalmente de acuerdo.

## Contrastación de hipótesis

### Hipótesis general

#### 1° planteamiento de hipótesis

**H<sup>1</sup>:** La gestión efectiva de la descentralización se relaciona significativamente con la reforma de transporte Lima - Callao en el año 2020

**H<sup>0</sup>:** La gestión efectiva de la descentralización no se relaciona significativamente con la reforma de transporte Lima - Callao en el año 2020

**Tabla 11.**

*Gestión de la descentralización \*reforma del transporte*

	Pruebas de chi-cuadrado		Significación asintótica (bilateral)
	Valor	gl	
Chi-cuadrado de Pearson	799,583 <sup>a</sup>	702	,006
Razón de verosimilitud	279,678	702	1,000
Asociación lineal por lineal	51,946	1	,000
N de casos válidos	60		

a. 756 casillas (100,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es ,02.

*Fuente: encuestas*

### Interpretación

Como el nivel de significancia es menor que 0,05 ( $0,006 < 0,05$ ) rechazamos la hipótesis nula y aceptamos la hipótesis alterna, por lo tanto, podemos concluir que a un nivel de significancia de 0,05 La gestión efectiva de la descentralización se relaciona significativamente con la reforma de transporte Lima - Callao en el año 2020.

**Tabla 12.**

*Medidas simétricas de la gestión de la descentralización \*Reforma del transporte*

		Valor	Significación aproximada
Nominal por Nominal	Coefficiente de contingencia	,964	,006
N de casos válidos		60	

*Fuente: encuestas*

### **Interpretación**

Como el coeficiente de contingencia es menor que 0,05 ( $0,006 < 0,05$ ) rechazamos la hipótesis nula y aceptamos la hipótesis alterna, por lo tanto, podemos concluir que a un nivel de significancia de 0,05 existe una relación significativa entre La gestión efectiva de la descentralización la reforma de transporte Lima - Callao en el año 2020

## Hipótesis específica 1

### Formulamos la hipótesis estadísticas

H<sup>1</sup>: La información para la descentralización se relaciona significativamente con la reforma del transporte Lima - Callao en el año 2020

H<sup>0</sup>: La información para la descentralización no se relaciona significativamente con la reforma del transporte Lima - Callao en el año 2020

### Tabla 13.

*Información para la descentralización\*Reforma del transporte*

	Pruebas de chi-cuadrado		Significación asintótica (bilateral)
	Valor	gl	
Chi-cuadrado de Pearson	106,78 2 <sup>a</sup>	81	,029
Razón de verosimilitud	85,799	81	,337
Asociación lineal por lineal	24,034	1	,000
N de casos válidos	60		

a. 112 casillas (100,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es ,03.

*Fuente: encuestas*

### Interpretación

Como el nivel de significancia es menor que 0,05 ( $0,029 < 0,05$ ) rechazamos la hipótesis nula y aceptamos la hipótesis alterna, por lo tanto, podemos concluir que a un nivel de significancia de 0,05 La información para la descentralización se relaciona significativamente en la reforma del transporte Lima - Callao en el año 2020

**Tabla 14.**

*Medidas simétricas de la información para la descentralización\*Reforma del transporte*

		Valor	Significación aproximada
Nominal por Nominal	Coeficiente de contingencia	,800	,029
N de casos válidos		60	

*Fuente: encuestas*

### **Interpretación**

Como el coeficiente de contingencia es menor que 0,05( $0,029 < 0,05$ ) rechazamos la hipótesis nula y aceptamos la hipótesis alterna, por lo tanto, podemos concluir que a un nivel de significancia de 0,05 existe una relación significativa entre la información para la descentralización y la reforma del transporte Lima - Callao en el año 2020

## Hipótesis específica 2

H<sup>1</sup>: La transferencia de responsabilidad y gestión descentralizada se relaciona positivamente sobre la reforma del transporte Lima - Callao en el año 2020.

H<sup>0</sup>: La transferencia de responsabilidad y gestión descentralizada no se relaciona positivamente sobre la reforma del transporte Lima - Callao en el año 2020.

**Tabla 15.**

*Transferencia de responsabilidad y gestión descentralizada\*Reforma del transporte.*

<b>Pruebas de chi-cuadrado</b>			
	Valor	gl	Significación asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	114,321 <sup>a</sup>	81	,009
Razón de verosimilitud	96,845	81	,111
Asociación lineal por lineal	38,339	1	,000
N de casos válidos	60		

a. 112 casillas (100,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es ,07.

*Fuente: encuestas*

## Interpretación

Como el nivel de significancia es menor que 0,05 ( $0,009 < 0,05$ ) rechazamos la hipótesis nula y aceptamos la hipótesis alterna, por lo tanto, podemos concluir que a un nivel de significancia de 0,05 La transferencia de responsabilidad y gestión descentralizada se relaciona positivamente sobre la reforma del transporte Lima - Callao en el año 2020.

**Tabla 16.**

*Medidas simétricas de las transferencias de responsabilidad y gestión descentralizada\*Reforma del transporte.*

		Valor	Significación aproximada
Nominal por Nominal	Coefficiente de contingencia	,810	,009
N de casos válidos		60	

*Fuente: encuestas*

### **Interpretación**

Como el coeficiente de contingencia es menor que 0,05( $0,009 < 0,05$ ) rechazamos la hipótesis nula y aceptamos la hipótesis alterna, por lo tanto, podemos concluir que a un nivel de significancia de 0,05 existe una relación significativa entre La transferencia de responsabilidad y gestión descentralizada sobre la reforma del transporte Lima - Callao en el año 2020.

### **Hipótesis específica 3**

H<sup>1</sup>: La descentralización de funciones se relaciona positivamente en la reforma del transporte Lima - Callao en el año 2020

H<sup>0</sup>: La descentralización de funciones no se relaciona positivamente en la reforma del transporte Lima - Callao en el año 2020

**Tabla 17.**

*Descentralización de funciones\*Reforma del transporte*

	Pruebas de chi-cuadrado		Significación asintótica (bilateral)
	Valor	gl	
Chi-cuadrado de Pearson	110,988 <sup>a</sup>	81	,015
Razón de verosimilitud	105,636	81	,034
Asociación lineal por lineal	43,259	1	,000
N de casos válidos	60		

a. 112 casillas (100,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es ,08.

*Fuente: encuestas*

### **Interpretación**

Como el nivel de significancia es menor que 0,05( $0,015 < 0,05$ ) rechazamos la hipótesis nula y aceptamos la hipótesis alterna, por lo tanto, podemos concluir que a un nivel de significancia de 0,05 La descentralización de funciones se relaciona positivamente en la reforma del transporte Lima - Callao en el año 2020

**Tabla 18.**

*Medidas simétricas descentralización de funciones\* Reforma del transporte.*

		Valor	Significación aproximada
Nominal por Nominal	Coefficiente de contingencia	,806	,015
N de casos válidos		60	

*Fuente: encuestas*

### **Interpretación**

Como el coeficiente de contingencia es menor que 0,05 ( $0,015 < 0,05$ ) rechazamos la hipótesis nula y aceptamos la hipótesis alterna, por lo tanto, podemos concluir que a un nivel de significancia de 0,05 existe una relación significativa entre La descentralización de funciones y la reforma del transporte Lima - Callao en el año 2020

## V. DISCUSIÓN

En relación al objetivo general, Demostrar como la gestión de la descentralización se relaciona con la reforma del transporte Lima - Callao en el año 2020, se puede afirmar que la descentralización aparece como una corriente que permite la conformación de organismos públicos administrativos, que se encargan de atender directamente a los ciudadanos. Como afirma Jiménez (2014) la delegación de dominio de funciones es un hecho que promueve y rige la descentralización, la constitución peruana en su título IV capítulo XIV, en su artículo 188.- prescribe que la descentralización es política de estado permanente y que además es de carácter obligatorio, y su objetivo fundamental es el desarrollo integral del país. Mediante el análisis estadístico prueba de chi-cuadrado se obtuvo como resultado que existe relación significativa entre La gestión efectiva de la descentralización y la reforma de transporte Lima - Callao en el año 2020, el nivel de significancia alcanzado es menor que 0,05 ( $0,006 < 0,05$ ) lo cual permite rechazar la hipótesis nula y aceptar la hipótesis alterna por ello podemos concluir que a un nivel de significancia de 0,05 que la gestión efectiva de la descentralización se relaciona significativamente con la reforma de transporte Lima-Callao en el año 2020. sin embargo Medina(2019) en una de sus conclusiones menciona que solo se ha alcanzado el 17% de todas las diferentes funciones que debieron transferir a Lima, en solo el transcurso de dos años con la temporalidad de este estudio al de Medina, la gestión de la descentralización en el sector transporte, ha dado un paso agigantado con la creación de una institución que rige para Lima y Callao comprobando que la descentralización es dinámica y es manejada por personas y muchas veces basta con voluntad política de nuestras autoridades para que las gestiones funcionen, este resultado es importante para que la gestión de la descentralización siga en su curso de desarrollo en relación con la reforma del transporte generando bienestar para los administrados, ya que no dejan de ser prestadores del servicio, la descentralización permita crear nuevos organismos de fiscalización y de ordenamiento, sin embargo se tiene que tener presente, que las instituciones trabajan en favor de la ciudadanía y no en contra de ellos, la descentralización abre todo un abanico de nuevas formas de

gestión, no podemos dejar de lado a Jiménez (2014) en su estudio concluyó que las instituciones receptoras de los nuevos roles deberán de crear nuevas reglas para su buen funcionamiento como prestadoras de servicio a la ciudadanía, ya que este estudio ha probado por medios estadísticos que la descentralización se relaciona significativamente con la reforma del transporte, no obstante no basta crear nuevas reglas es importante considerar mesas de trabajo con quienes se administran, difundiendo una descentralización participativa, dentro del estado que permite un mejor desempeño de las instituciones.

La descentralización no solo es recibir nuevas facultades y responsabilidades, pues ningún estudio incluido este menciona de que responsabilidades se deben de desprender algunas instituciones, Vial (2014) concluye que los intereses nacionales están por encima de los sub nacionales, es decir que hay funciones de carácter exclusivo e indelegable, pero quien define que se descentraliza y que no.

Para el objetivo específico Identificar la relación que existe entre la información para la descentralización y la reforma del transporte Lima - Callao en el año 2020. Se puede tomar como referencia al estudio realizado por Luna (2018) en su tesis el proceso de descentralización en Ecuador: la transferencia de la competencia de tránsito se analizó la transferencia de las competencias exclusivas, en materia de tránsito a los gobiernos descentralizados autónomos municipales pudiendo luego de concluido el estudio afirmar que, la información existente en el año (2018) no se encontraban acorde con la realidad del tiempo de cuando el estudio se realizó. Así mismo afirma que las reformas se daban bajo un solo punto de vista dando a notar que no basta estar como titular de una institución para ser dueños de la verdad, por lo tanto, es necesario tener el conocimiento necesario para que la gestión como institución obtenga buenos resultados. Mediante el análisis estadístico prueba de chi-cuadrado se obtuvo como resultado que existe relación significativa entre la información para la descentralización con la reforma del transporte, el nivel de significancia es menor que  $0,05(0,029 < 0,05)$  este resultado permite rechazar la hipótesis nula y aceptamos la

hipótesis alterna, por lo tanto, podemos concluir que a un nivel de significancia de 0,05 La información para la descentralización se relaciona significativamente en la reforma del transporte Lima - Callao en el año 2020. Estos resultados reafirman la importancia de la información de la descentralización que deben de poseer quienes están al frente de las instituciones, para que los resultados que arrojen en sus gestiones beneficie la ciudadanía, que las actuaciones que tengan las autoridades sean perdurables en el tiempo, no obstante, la información no solo concierne a los funcionarios de alto rango o a la alta dirección de los organismo públicos, también debe ser obligación, el conocimiento de normas y reglamentos, de los colaboradores que se encuentran en el campo operativo de administrar directamente a los operadores de transporte y ellos también tomen conocimiento ,la descentralización no solo debe de considerarse un concepto, por el contrario debe de significar acción, información de tal manera que la aplicación y el desarrollo conforme un mecanismo, perdurable en el tiempo en beneficio de la ciudadanía, Es de resaltar que en la ciudad de Lima y Callao antes de la creación de la nueva autoridad de transporte se presentaron casos de caos y desorden en el sistema de transporte, puesto que existe desinformación en quienes dirigen las instituciones públicas que tiene el manejo de las autorizaciones y emisión de permisos de rutas, que se concesionan para la prestación del servicio. No solo basta ser poseedor de un puesto de funcionario en el estado. Se tiene que tener especialización como órganos rectores, con toda la plana de trabajadores capacitados de tal manera que se conviertan en especialistas, y esto solo se logra manteniéndose informado y siendo proactivo, esto permitirá que los que se encuentren al frente tomen mejores decisiones y se obtengan mejores prestaciones a la ciudadanía, es de resaltar que quienes toman las decisiones son colocados allí por cuestiones políticas y no técnicas, no solo basta conocer lo que su institución hace o realiza ,puesto las decisiones que otras instituciones tomen afectan al desempeño de sus funciones y a si mismo mencionar que toda acción que se tome sea analizada y se tomen decisiones sostenibles , ya que es común que cuando otra persona asume la representatividad de la institución, desconozca los avances de las gestiones anteriores.

Con referencia al objetivo Verificar la relación que existe entre la transferencia de responsabilidad y gestión descentralizada en la reforma del transporte Lima-Callao en el año 2020 se toma como referencia a Poole (2017), en su artículo ¿Hacia una movilidad sustentable? Desafíos de las políticas de reordenamiento del transporte público en Latinoamérica. El caso de Lima. La descentralización como corriente innovadora está presente no solo en el Perú sino en latino américa ,ya más de dos décadas que se inició ,la cual se encuentra presente como impulso de reforma constante y cambiante que se acondiciona a las realidades de las ciudades del territorio nacional ,la descentralización como tal, afecta en todo, el desempeño del comportamiento de la gestión pública, pero en este caso corresponde discutir el compromiso de esta corriente por contribuir a la reforma del transporte, cuando de distribuir se habla, en alguien recae la responsabilidad de aplicar la reforma asignada, es cuando se crean nuevas administraciones públicas que se encargan de poner en práctica las funciones asignadas, con la finalidad de superar los bajos estándares de servicios de transporte que se vienen prestando, es necesario establecer nuevos mecanismos ,en beneficio de la población presentando nuevos modelos de sistemas de servicios integrados, cabe resaltar que las administraciones públicas solo servían de mesa de partes en donde se solicitaban, autorizaciones y permisos para prestar servicios de transporte que se les otorgaban, con las nuevas funciones la autoridad que hoy maneja y administra el sistema de transporte público para Lima y Callao tiene un nuevo reto, el cual es el diseño del nuevo sistema de transporte además de garantizar nuevas formas de movilidad sustentable y con mayor responsabilidad ambiental, todo esto es posible a la gestión de la descentralización que entra a tallar con nuevas herramientas permitiendo tomar mejores decisiones y otorgando facultades únicas y una sola institución responsable. Mediante el análisis estadístico prueba de chi-cuadrado se obtuvo como resultado que existe relación significativa de La transferencia de responsabilidad y gestión descentralizada con la reforma del transporte Lima Callao en el año 2020,el nivel de significancia alcanzado es menor que 0,05( $0,009 < 0,05$ ) este resultado permite rechazar la hipótesis nula y aceptamos la hipótesis alterna, por lo tanto, podemos concluir que a un nivel de significancia de

0,05 la transferencia de responsabilidad y gestión descentralizada se relaciona positivamente sobre la reforma del transporte Lima-Callao en el año 2020

Con referencia al objetivo Verificar la relación que existe entre la descentralización de funciones y la reforma del transporte Lima-Callao en el año se toma como referencia a Luna (2018) en su tesis, analizó la transferencia de las competencias exclusivas que tenían los ministerios en materia de tránsito a los gobiernos descentralizados autónomos municipales, permitiendo el establecimiento de la coherencia del orden legal y jurídico en materia de descentralización, dependencia de las políticas públicas, normativa, procedimientos técnicos sectoriales y territoriales para su aplicación.

La metodología descriptiva permitió a este estudio contrastar los escenarios reales así como el comportamiento social frente a los objetivos y como funcionó el sistema nacional de competencias que fue la encargada de implementar la descentralización que se llevó a cabo en Ecuador, esta Tesis aportó información relevante, obtenida por medios científicos, sostenibles en el tiempo, y partir de los datos tangibles y reales, contenidos en la investigación, en alineación con las organizaciones encargadas del poder y forma de funcionamiento en base a las facultades que ostentan, creando un aporte importante a la toma de decisiones que sirve como referente a la concientización en las personas que toman decisiones, a la ciudadanía quienes son los que reciben los beneficios del funcionamiento de las instituciones.

Mediante el análisis estadístico prueba de chi-cuadrado se obtuvo como resultado que existe relación significativa entre la información para la descentralización con la reforma del transporte, el nivel de significancia es menor que 0,05 ( $0,015 < 0,05$ ) este resultado permite rechazar la hipótesis nula y aceptamos la hipótesis alterna, por lo tanto, podemos concluir que a un nivel de significancia de 0,05 La descentralización de funciones se relaciona positivamente en la reforma del transporte Lima-Callao en el año 2020. Con la hipótesis validada se puede afirmar que la descentralización de funciones es determinante en la aplicación del desarrollo de la gestión de la descentralización, puesto que ya no se abre una ventanilla de un ministerio o del gobierno central en algún lugar de la ciudad, sino por el contrario la ventanilla de

atención se encuentra más cerca de los administrados, permitiendo a los administradores estar más cerca de la problemática de la población y poder resolverlos con prontitud, celeridad y de forma oportuna, ya que los gobiernos locales o regionales se encuentran inmersos junto con los administrados, la descentralización de funciones trae muchos beneficios, pues es más fácil de ser atendidos, la coordinación de solución está dentro de la localidad, permite la creación de órganos especializados cercanos a la ciudadanía.

En su estudio Luna (2018) estableció la coherencia de procedimientos técnicos sectoriales, se entiende que no se puede tomar las mismas medidas en diferentes zonas o regiones, viéndolo de otro ángulo la descentralización está siendo efectiva en Lima y Callao ¿y el resto del país?, que no forme parte de este estudio no quiere decir que no tenga que mencionarse, se creó una nueva autoridad de transporte para Lima y Callao son dos regiones de (25) faltan (23), no obstante es un avance significativo y nuevo modelo para replicar.

## VI. CONCLUSIONES

**Primero:** La descentralización ha permitido la transferencia de competencias exclusivas y compartidas, así como funciones. Se ha asignado y distribuido recursos económicos a los gobiernos regionales y locales, los cuales no han sabido gastar de forma eficaz y eficiente, en lo que concierne a la reforma del transporte, se ha demostrado con la comprobación de la hipótesis, que si bien es cierto la descentralización trae muchos beneficios no obstante en la práctica aún falta mucho por implementar.

**Segundo:** Podemos referirnos a gestión efectiva de la descentralización cuando a pesar de estar en pleno desarrollo e implementación, actúa sobre este caso en particular llamado reforma del transporte Lima-Callao en el año 2020, la descentralización como una nueva herramienta de gobernar está cumpliendo con su rol que por cierto se encuentra inconclusa e incipiente.

**Tercero:** Dentro de los problemas encontrados en las transferencias es que no se consideraron mayores recursos de los que ya contaba cada institución, faltando también transferencias de capacidades es decir que los que antes tenían el manejo y el poder de decisión, no capacitaron a los receptores de las nuevas facultades asignadas, faltó establecer controles en los gastos para que se realizaran con calidad de acuerdo con la realidad de su localidad.

**Cuarto:** Lo que es concluyente es que la descentralización en todas sus formas ya permite a los gobiernos regionales y locales, tomar sus propias decisiones en el desarrollo de sus planes, cumplimiento de metas y objetivos en beneficio de la ciudadanía y que permita tener una reforma de transporte acorde con los otros países del continente.

## VII.RECOMENDACIONES

**Primero:** Se recomienda al gobierno central tomar la decisión política de poner en marcha un nuevo modelo actual de descentralización, de tal manera que quienes administren la reforma del transporte, en las otras regiones superen las experiencias que se llevaron a cabo en Lima-Callao y que se realice bajo la realidad actual del país y su realidad proyectada a largo plazo, con una temporalidad escalonada hasta llegar a los 30 años.

**Segundo:** Se recomienda al gobierno central la aplicación de normas técnicas internacionales en relación al transporte que calcen con nuestra realidad las cuales se debe de considerar los adelantos tecnológicos que se proyectan en los países fabricantes de vehículos.

**Tercero:** Se recomienda al gobierno central la realización de estudios técnicos multidisciplinarios, en los cuales se consideren las ramas del transporte, que definan que tipo de vehículos automotores deben de ingresar al país que cumplan con las normativas de emisión de gases acorde con el combustible que se comercializa en el Perú.

**Cuarto:** Se recomienda al Ministerio de Transportes y Comunicaciones la implementación de órganos especializados en todos los niveles de gobierno en función a la reforma del transporte y a la normativa vigente, de tal forma que no se permita el abuso de autoridad por desconocimiento de parte de los funcionarios que la administran.

**Quinto:** Se recomienda a los gobiernos regionales de Lima y Callao actuar bajo sus facultades y solicitar su cuota de funciones en relación al transporte ya que en este estudio de todo lo investigado no se ha encontrado pronunciamiento sobre transporte público, si bien es cierto su función es normativa, debe de norma conforme la circunstancias lo necesite puesto que son los que maneja y distribuyen los presupuesto y ejecución de obras de gran envergadura.

## REFERENCIAS

- Abou Assi, K., & Bowman, A. O. (2015, Septiembre 24). Special-purpose authorities: a welcomed alien to decentralization in Lebanon? *International Review of Administrative Sciences*, 83(03), 503-523.  
doi:<https://doi.org/10.1177/0020852315583775>
- Aray, H. (2018). More on decentralization and economic growth. *Papers in Regional Science*, 97(4), 971-993. doi:<https://doi.org/10.1111/pirs.12305>
- Aray, H. (Jan de 2019). A new approach to test the effects of decentralization on public infrastructure investment. *Estudios Regionales*, 53(7), 1042-1057.  
doi:<https://doi.org/10.1080/00343404.2018.1538552>
- Bawm Snow, N., & A. Turner, M. (2017, September). Transport Infrastructure and the Decentralization of Cities in the People's Republic of China. *Asian Development Review*, 34(2), 25-50. doi:[https://doi.org/10.1162/adev\\_a\\_00094](https://doi.org/10.1162/adev_a_00094)
- Bawm Snow, N., Brandt, L., Vernon Henderson, J., Turner, M., & Zhang, Q. (2017, July). Roads, Railroads, and Decentralization of Chinese Cities. *Review of Economics and Statistics*, 99(3), 435-448.  
doi:[https://doi.org/10.1162/REST\\_a\\_00660](https://doi.org/10.1162/REST_a_00660)
- Boisier, S. (09 de 2004). Desarrollo territorial y descentralizacion:El desarrollo en el lugar y en las manos de la gente. *Eure*, 30(90), p.27-40.  
doi:<http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612004009000003>

Casassus, J. (2002). Problemas de la gestión educativa en América Latina: atención entre los paradigmas de tipo A y el tipo B. (E. Aberto, Ed.) *19(75)*.

Recuperado el 20 de 09 de 2020

Casey, K. (August de 2018). Radical Decentralization: Does Community-Driven Development Work? *Annual Reviews of Economics*, *10*, 139-163.

doi:<https://doi.org/10.1146/annurev-economics-080217-053339>

Cavalieri, M., & Livio, F. (2020). Convergence, decentralization and spatial effects: An analysis of Italian regional health outcomes. *Health Policy*, *124(2)*, 164-173.

doi:<https://doi.org/10.1016/j.healthpol.2019.12.001>

Cheeseman, N., & De Gramont, D. (2017, July 06). Managing a mega-city: learning the lessons from Lagos. *Oxford Review of Economic Policy*, *33(3)*, 457-477.

doi:<https://doi.org/10.1093/oxrep/grx033>

Choque Castillo, H., & Huallpataipe Carpio, R. (2017). *incidencia de la descentralización económica financiera para la operatividad funcional en la provisión de servicios de las entidades que conforman la red de servicios de salud Canas, Canchis Espinar*. Recuperado el 25 de 9 de 2020, de

<http://repositorio.utea.edu.pe/handle/utea/105>

Comisión de Descentralización, Regionalización, Gobiernos Locales y Modernización de la Gestión del Estado. (Julio de 2019). <http://www.congreso.gob.pe/>.

informe anual, Congreso de la República, Lima. Recuperado el 02 de 09 de 2020, de

<http://www.congreso.gob.pe/comisiones2018/Descentralizacion/InformeAnualdeDescentralizacion/>

Datta, P. K. (2019). Rural Decentralization in India at the cross-roads: : the Context, Challenges and Consequences. *Journal of Asian Rural Studies*, 3(1), 17-34. doi:<http://dx.doi.org/10.20956/jars.v3i1.1716>

Dini, M., & Correa Mautz, F. (15 de 04 de 2019). Políticas de desarrollo económico local en las municipalidades de Chile: más allá del asistencialismo. *Revista CEPAL*(127), 55-73. Recuperado el 5 de 09 de 2020, de <https://repositorio.cepal.org/>

Dulanto Rishing, G. (2017). <https://pirhua.udep.edu.pe/handle/11042/3255>. (U. d. Piura, Ed.) Recuperado el 20 de 09 de 2020, de Descentralizacion y Subsidiaridad :El Caso Peruano (tesis doctoral): <https://hdl.handle.net/11042/3255>

Farranha , A. C., & Frezza, C. (04 de 2014). Regulacion Nacional e internacional del transporte público de pasajeros . (U. N. Julho, Ed.) *Revista de Direito Brasileira*, 7, 81-98. Recuperado el 02 de 10 de 2020

Feng, C., & Wang, M. (2018, October). Analysis of energy efficiency in China's transportation sector. *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, 94, 565-575. doi:<https://doi.org/10.1016/j.rser.2018.06.037>

- Fiseha, A. (2020). Local Level Decentralization in Ethiopia: Case Study of Tigray Regional State. *Law and Development Review*, 13(1), 95-126.  
doi:<https://doi.org/10.1515/ldr-2019-0006>
- Fletes Beltrán , N. D. (2019). <https://repositorio.unan.edu.ni>. Recuperado el 2 de 10 de 2020, de Evolucion de las politicas publicas en los procesos de descentralizacion para el desarrollo local:el caso de ocotal 1990-2016(tesis doctoral): <https://repositorio.unan.edu.ni/id/eprint/10793>
- Ganaie, A. A., Bhat, S. A., Bandi, K., & Khan, N. A. (2018, June). Fiscal Decentralization and Economic Growth: Evidence from Indian States. 7(1), 83-108. doi:<https://doi.org/10.1177/2277978718760071>
- Garcia Morales, V. Y. (2015). *Prevalencia en la planificacion territorial ( tesis doctoral)*. Uversidad Autonoma de Madrid, Madrid. Recuperado el 05 de 09 de 2020, de <http://hdl.handle.net/10486/671680>
- Goel, R. K., Mazhar, U., Nelson, M. A., & Ram, R. (April de 2017). Different forms of decentralization and their impact on government performance: Micro-level evidence from 113 countries. *Economic Modelling*, 62, 171-183.  
doi:<https://doi.org/10.1016/j.econmod.2016.12.010>
- Gomide, A. (2011). <https://bibliotecadigital.fgv.br/>. Recuperado el 03 de 09 de 2020, de La politica de reformas institucionales en Brasil: La reestructuracion del sector transporte (tesis doctoral): <https://hdl.handle.net/10438/8214>

Hees, D. B. (2017, October). Decrypting fare-free public transport in Tallinn, Estonia. *Case studies on transport policy*, 5(4), 690-698.

doi:<https://doi.org/10.1016/j.cstp.2017.10.002>

Hensher, D. A. (2017, April). Future bus transport contracts under a mobility as a service (MaaS) regime in the digital age: Are they likely to change? *Institute of Transport and Logistics Studies, The University of Sydney Business School, The University of Sydney, NSW, Australia*, 98, 86-96.

doi:<https://doi.org/10.1016/j.tra.2017.02.006>

Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., & Baptista Lucio, M. (2014).

<http://www.intercambiosvirtuales.org/tag/roberto-hernandez-sampieri>. (S. D.

McGRAW-HILL / INTERAMERICANA EDITORES, Ed.) Recuperado el 28 de

09 de 2020

Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., & Baptista Lucio, M. (2014).

<http://www.intercambiosvirtuales.org/tag/roberto-hernandez-sampieri> (Sexta

Edición ed.). (S. D. McGRAW-HILL / INTERAMERICANA EDITORES, Ed.)

México. Recuperado el 28 de 09 de 2020

Hong, S., & Lee, S. (2018, April). Adaptive governance and decentralization:

Evidence from regulation of the sharing economy in multi-level governance.

*Government Information Quarterly*, 35(2), 299-305.

doi:<https://doi.org/10.1016/j.giq.2017.08.002>

Huertas Angulo, J. F. (2018). <http://repositorio.ucv.edu.pe/>. Recuperado el 05 de 09

de 2020, de Gestion de velocidad de los buses de transporte terrestre de

pasajeros fiscalizados por la sutran (tesis doctoral):

<https://hdl.handle.net/20.500.12692/19645>

Jara Alata, A. (Octubre de 2016). <https://upcommons.upc.edu>. Recuperado el 27 de 09 de 2020, de Transporte publico sostenible en Lima : una aproximacion al analisis coste -beneficio entre los sistemas BRT Y LRT:

<http://hdl.handle.net/2117/98476>

Jedwab, R., & Moradi, A. (2016, April 21). The Permanent Effects of Transportation Revolutions in Poor Countries: Evidence from Africa. *The Review of Economics and Statistics*, 98(2), 268-284.

doi:[https://doi.org/10.1162/REST\\_a\\_00540](https://doi.org/10.1162/REST_a_00540)

Jiménez Alemán, J. A. (2014).

<http://repositorio.pucp.edu.pe/index/handle/123456789/50980>. Recuperado el 2020, de

<http://revistas.pucp.edu.pe/index.php/derechoadministrativo/article/view/13452>

Johnson, P., Nguyen, D., & Wo Ng, M. (2016, Feb). Large-scale network partitioning for decentralized traffic management and other transportation applications.

*Journal of Intelligent Transportation Systems*, 20, 465-473.

doi:<https://doi.org/10.1080/15472450.2016.1151792>

Kis Katos, K., & Suharnoko Sjahrir, B. (2017). The impact of fiscal and political decentralization on local public investment in Indonesia. *Journal of Comparative Economics*, 45(2), 344-365.

doi:<https://doi.org/10.1016/j.jce.2017.03.003>

- Kyvelou, S. S., & Marava, N. (2017, December 01). From centralism to decentralization and back to recentralization due to the economic crisis: Findings and lessons learnt from the Greek experience. (C. Palgrave Macmillan, Ed.) *In The Palgrave Handbook of Decentralisation in Europe*, 297-326. doi:<https://doi.org/10.1007/978-3-319->
- Lamba, A., Allo, P. K., & Lamba, R. A. (2019, August). Effect of fiscal decentralization policy of regional economic imbalances towards economy growth in Eastern Indonesia. *International Journal of Social Sciences and Humanities*, 3(2), 112-127. doi:<https://doi.org/10.29332/ijssh.v3n2.298>
- Levitas, A. (2017, March). Local Government Reform as State Building: What the Polish Case Says About “Decentralization”. *Studies in comparative international development*, 52(1), 23-44. doi:<https://doi.org/10.1007/s12116-015-9203-5>
- Li, T., Sun, D., Jinp, P., & Yang, K. (2018, January 13). Smart Card Data Mining of Public Transport Destination. *A Literature Review Information*, 9(1), 18. doi:<https://doi.org/10.3390/info9010018>
- Lima Hostensky, E. (2015). <https://ddd.uab.cat/record/149398/export/ht>. Recuperado el 27 de 09 de 2020, de Trabajar bajo la nueva gestión pública de la justicia brasileña : un estudio empírico.(tesis doctoral): <<https://ddd.uab.cat/record/149398>>

- Luna Lara, M. J. (2018). *El proceso de descentralización en Ecuador :la transferencia de la competencia de tránsito (tesis doctoral)*. Universidad Complutense de Madrid, Madrid , Madrid .
- McLeod, S., Scheurer, J., & Curtis, C. (2017). Urban Public Transport: Planning Principles and Emerging Practice. *Journal of Planning Literature*, 32(3), 223-239. doi:<https://doi.org/10.1177/0885412217693570>
- Medina Sotelo , C. G. (2019). *Análisis del régimen especial de Lima Metropolitana en el proceso de descentralización del estado (tesis doctoral)*. Universidad Cesar Vallejo, Lima.
- Ministerio de Economía y Finanzas. (AGOSTO de 2015). <https://www.mef.gob.pe/>. Recuperado el 21 de 09 de 2020, de Compendio de la Normatividad del sistema Nacional de Inversión pública.
- Mookherjee, D. (8 de 2015). Political Decentralization. *ANNUAL REVIEWS*, 7, 231-249. doi:<https://doi.org/10.1146/annurev-economics-080614-115527>
- Morozov, B. (2018). Decentralization and Economic Growth: Specification, Measurement, and Direction of Causal Relationship. *International Journal of Public Administration*, 41(9), 684-699. doi:<https://doi.org/10.1080/01900692.2017.1296864>
- Mulley, C., Nelson, J. D., & Wright, S. (2018, September). Community transport meets mobility as a service: On the road to a new a flexible future. *Research in*

*Transportation Economics*, 69, 583-591.

doi:<https://doi.org/10.1016/j.retrec.2018.02.004>

Newnam, S., Goode, N., Salmon, P., & Stevenson, M. (2017, April). Reforming the road freight transportation system using systems thinking: An investigation of Coronial inquests in Australia. *Accident Analysis & Prevention*, 101, 28-36.

doi:<https://doi.org/10.1016/j.aap.2017.01.016>

Poole Fuller, E. (agosto de 2017). ¿Hacia una movilidad sustentable? Desafíos de las políticas de reordenamiento del transporte público en Latinoamérica. El caso de Lima. *Letras Verdes Revista ,Latino Americana de Estudios Socio Ambientales*(21), 4-31.

doi:<https://doi.org/10.17141/letrasverdes.21.2017.2445>

Rusyiana, A., & Sujarwoto Sujarwoto. (2017). Does decentralization good for reducing communal conflict? A multilevel analysis of communal conflict at Indonesia's villages 2008-2014. *Journal of Public Administration Studies*, 2(1),

25-44. doi:<http://dx.doi.org/10.21776/ub.jpas.2017.002.01.3>

Sacchi, A., & Salotti, S. (2016). A Comprehensive Analysis of Expenditure Decentralization and of the Composition of Local Public Spending. *Regional Studies*, 50(1), 93-109. doi:<https://doi.org/10.1080/00343404.2014.893387>

Sciara, G. C. (2017). Metropolitan transportation planning: Lessons from the past, institutions for the future. *Journal of the American Planning Association*, 83(3), 262-276. doi:<https://doi.org/10.1080/01944363.2017.1322526>

Sudhipongpracha, T., & Wongpredee, A. (2016, Feb). Fiscal Decentralization in Comparative Perspective: Analysis of the Intergovernmental Grant Systems in Indonesia and Thailand. *Journal of Comparative Policy Analysis :Research and Practice*, 19(3), 245-261.

doi:<https://doi.org/10.1080/13876988.2016.1138659>

Swanson, J., & Ki, N. (2020, April). Has the fiscal decentralization of social welfare programs helped effectively reduce poverty across U.S. states? *The Social Science Journal*, 1-22. doi:<https://doi.org/10.1080/03623319.2020.1728510>

Vial Cossani, M. C. (2014). *El Proceso de Descentralizacion en Chile y el Desarrollo Regional :un Analisis del Periodo 1990-2010 (TESIS DOCTORAL)*.

Recuperado el 09 de 09 de 2020, de

[http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1405-14352014000300007&lng=es&tlng=es](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-14352014000300007&lng=es&tlng=es).

Wang, M. (2017). Vanishing Price of Decentralization in Large Coordinative Nonconvex Optimization. *SIAM Journal On Optimization*, 27(3), 1977-2009.

doi:<https://doi.org/10.1137/16M1068207>

## **ANEXOS**

## Anexo 1

Matriz de operacionalización					
Variables	Definición conceptual	Dimensiones	Indicadores	Escala	Instrumento
Gestión de la descentralización	La descentralización es el procedimiento de delegación, distribución de funciones y poder, a personas o instituciones fuera de un centro o autoridad, con la finalidad de prestar un mejor servicio al ciudadano por lo tanto la gestión de descentralización es efectiva cuando beneficia a la mayor cantidad posible de ciudadanos.	Información para la descentralización	Percepción	De Likert	Encuesta
		Trasferencia de responsabilidad y gestión descentralizada	Compromiso social	De Likert	
		Descentralización de Funciones	Control gubernativo	De Likert	
Reforma del transporte	Reforma del transporte cambio y modificación de normas y procedimientos que rigen el transporte con la finalidad de beneficiar al usuario final. Que son los ciudadanos.	Productividad	Grado de intervención	De Likert	Encuesta
		Función Sectorial	Demanda social	De Likert	
		Desarrollo sostenible	N° de normas/ leyes que garanticen el desarrollo sostenible.	De Likert	

## Anexo 2

<b>MATRIZ DE CONSISTENCIA</b> <b>TÍTULO: La Gestión De La Descentralización y La Reforma Del Transporte Lima –Callao en el año 2020</b> <b>AUTOR : José Marcos Quispe Hernández</b>																									
Problema	Objetivo	Hipótesis	Variables e Indicadores																						
<p><b>Problema general</b> ¿Qué relación existe entre la gestión de la descentralización y la reforma del transporte Lima –Callao en el año 2020?</p> <p><b>Problema específicos</b></p> <p>1. ¿Qué relación existe entre la información para la descentralización y la reforma del transporte Lima-Callao en el año 2020?</p> <p>2. ¿Qué relación existe entre la transferencia de responsabilidad y gestión descentralizada en la reforma del transporte Lima-Callao en el año 2020?</p> <p>3. ¿Qué relación existe entre la descentralización de funciones y la reforma del transporte Lima-Callao en el año 2020 ?</p>	<p><b>Objetivo General</b> Demostrar como la gestión de la descentralización se relaciona con la reforma del transporte Lima-Callao en el año 2020</p> <p><b>Objetivo específicos</b></p> <p>1. Identificar la relación que existe entre la información para la descentralización y la reforma del transporte Lima-Callao en el año 2020.</p> <p>2. Verificar la relación que existe entre la transferencia de responsabilidad y gestión descentralizada en la reforma del transporte Lima-Callao en el año 2020</p> <p>3. Verificar la relación que existe entre la descentralización de funciones y la reforma del transporte Lima-Callao en el año 2020</p>	<p><b>Hipótesis general</b> La gestión efectiva de la descentralización optimizara significativamente la reforma de transporte Lima-Callao en el año 2020</p> <p><b>Hipótesis específicas</b></p> <p>1. La información para la descentralización se relaciona significativamente con la reforma del transporte Lima-Callao en el año 2020</p> <p>2. La transferencia de responsabilidad y gestión descentralizada se relaciona positivamente sobre la reforma del transporte Lima-Callao en el año 2020</p> <p>3. La descentralización de funciones se relaciona positivamente en la reforma del transporte Lima-Callao en el año 2020</p>	<p style="text-align: center;"><b>Gestión De La Descentralización</b></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr style="background-color: #e1f5fe;"> <th style="width: 50%;">Dimensión</th> <th style="width: 50%;">Indicador</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Información para descentralización</td> <td>Percepción de los funcionarios sobre gestión de descentralización</td> </tr> <tr> <td>Trasferencia de responsabilidad y gestión descentralizada</td> <td>Compromiso social, de los funcionarios, como servidores públicos que administran la reforma del transporte.</td> </tr> <tr> <td>Descentralización de Funciones</td> <td>Control gubernativo, que ejerce órgano tutelar al ATU.</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;"><b>Reforma del transporte.</b></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr style="background-color: #e1f5fe;"> <th style="width: 50%;">Dimensión</th> <th style="width: 50%;">Indicador</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Productividad</td> <td>Grado de intervención de la ATU, en la reforma del transporte</td> </tr> <tr> <td>Función Sectorial</td> <td>Demanda social, priorización de temas en ordenamiento de transporte, acorde con la realidad.</td> </tr> <tr> <td>Desarrollo sostenible</td> <td>Normas que contribuyan al desarrollo, económico y sostenible del transporte.</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr style="background-color: #e1f5fe;"> <th style="width: 25%;">Nivel</th> <th style="width: 25%;">Diseño</th> <th style="width: 50%;">Unidad de análisis/Población</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Correlacional Explicativo</td> <td>No experimental</td> <td>Autoridad de transporte urbano  Directivos y funcionarios que tienen un rol decisor sobre materia de transporte .</td> </tr> </tbody> </table>	Dimensión	Indicador	Información para descentralización	Percepción de los funcionarios sobre gestión de descentralización	Trasferencia de responsabilidad y gestión descentralizada	Compromiso social, de los funcionarios, como servidores públicos que administran la reforma del transporte.	Descentralización de Funciones	Control gubernativo, que ejerce órgano tutelar al ATU.	Dimensión	Indicador	Productividad	Grado de intervención de la ATU, en la reforma del transporte	Función Sectorial	Demanda social, priorización de temas en ordenamiento de transporte, acorde con la realidad.	Desarrollo sostenible	Normas que contribuyan al desarrollo, económico y sostenible del transporte.	Nivel	Diseño	Unidad de análisis/Población	Correlacional Explicativo	No experimental	Autoridad de transporte urbano  Directivos y funcionarios que tienen un rol decisor sobre materia de transporte .
Dimensión	Indicador																								
Información para descentralización	Percepción de los funcionarios sobre gestión de descentralización																								
Trasferencia de responsabilidad y gestión descentralizada	Compromiso social, de los funcionarios, como servidores públicos que administran la reforma del transporte.																								
Descentralización de Funciones	Control gubernativo, que ejerce órgano tutelar al ATU.																								
Dimensión	Indicador																								
Productividad	Grado de intervención de la ATU, en la reforma del transporte																								
Función Sectorial	Demanda social, priorización de temas en ordenamiento de transporte, acorde con la realidad.																								
Desarrollo sostenible	Normas que contribuyan al desarrollo, económico y sostenible del transporte.																								
Nivel	Diseño	Unidad de análisis/Población																							
Correlacional Explicativo	No experimental	Autoridad de transporte urbano  Directivos y funcionarios que tienen un rol decisor sobre materia de transporte .																							

### Anexo 3

#### INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS

Estimado Sr. a continuación leerá un cuestionario que tiene como objetivo conocer qué relación existe entre la gestión de la descentralización y la reforma del transporte Lima - Callao en el año 2020, Tenga en cuenta que,1= totalmente en desacuerdo,2=en desacuerdo,3=ni deacuerdo ni en desacuerdo,4=de acuerdo,5=totalmente de acuerdo, muchas gracias por su colaboración						
1. señale su genero				F	M	
2. Lugar de trabajo						
3. Identifique su rango de edad total de años						
<b>V.1 la gestión de la descentralización</b>						
<b>Percepción</b>						
1. ¿Cree usted que quienes laboran en la ATU deben de tener conocimiento de la definición de la descentralización?		1	2	3	4	5
2. ¿ Está usted deacuerdo que existe relación entre autonomía y descentralización?		1	2	3	4	5
3. ¿ Está usted deacuerdo que la descentralización fortalece el desempeño de la institución en la que usted ,labora?		1	2	3	4	5
4. ¿ Está usted de acuerdo que la descentralización genera mejoras en las políticas públicas acorde con las funciones de la institución?		1	2	3	4	5
<b>Compromiso social</b>						
5. ¿Está usted deacuerdo que son suficientes las responsabilidades asignadas a la ATU?		1	2	3	4	5
6. ¿Está usted de acuerdo que la responsabilidad transferida a la ATU contribuye a la gestión de la descentralización?		1	2	3	4	5
7. ¿ Está usted deacuerdo con las metas y objetivos de su institución?		1	2	3	4	5
8. ¿ Usted esta deacuerdo que los funcionarios responsables del pliego se establezcan metas y objetivos?		1	2	3	4	5
<b>Control gubernativo</b>						
9. ¿ Está usted deacuerdo con la supervisión que el Estado ejerce en las funciones de la institución en la que usted labora?		1	2	3	4	5
10. ¿ Está usted deacuerdo que existan protocolos establecidos para comunicar la importancia de los controles que ejerce el MTC al personal que labora en la ATU?		1	2	3	4	5
11. ¿ Está usted deacuerdo ,que el Estado corrige oportunamente las deficiencias identificadas en el control del transporte?		1	2	3	4	5

12. ¿ Está usted de acuerdo que la Institución en la que labora aplica una adecuada atención al control interno de desempeño laboral, de sus colaboradores?	1	2	3	4	5
<b>V.2 reforma del transporte</b>					
<b>Grado de intervención</b>					
13. ¿ Está usted de acuerdo que las Autoridades prioricen el financiamiento de pistas ,corredores viales que contribuyan a mejorar sus funciones?	1	2	3	4	5
14. ¿ Está usted de acuerdo que la habilitación de pistas y corredores viales contribuye a fortalecer la dinámica de las funciones de la nueva autoridad de transporte?	1	2	3	4	5
15. ¿ Está usted de acuerdo que contar con nuevas vías de transporte impacta positivamente en la calidad de vida de las personas de Lima y Callao?	1	2	3	4	5
16. ¿ Está usted de acuerdo que el desarrollo vial hacia la creación de nueva infraestructura , se alinea con la visión del sector en que usted labora?	1	2	3	4	5
<b>Demanda social</b>					
17. ¿ Está usted de acuerdo que se deben de continuar con los estudios técnicos que integre el transporte para Lima y Callao?	1	2	3	4	5
18. ¿ Está usted de acuerdo que la identificación de las brechas con relación al transporte es una herramienta para impulsar la reforma?	1	2	3	4	5
19. ¿ Está usted de acuerdo que se debe establecer nuevas formas de fiscalización a los operadores de transporte?	1	2	3	4	5
20. ¿ Usted está de acuerdo que con una mayor fiscalización de parte de la ATU al transporte ,se obtendrá un mejor servicio?	1	2	3	4	5
<b>Normas/ leyes que garanticen el desarrollo sostenible</b>					
21. ¿ Está usted de acuerdo que es necesario promover Campañas de sensibilización de parte de la ATU a los operadores de transporte?	1	2	3	4	5
22. ¿ Está usted de acuerdo que la planificación y articulación entre instituciones en temas de transporte contribuyen al desarrollo sostenible?	1	2	3	4	5
23. ¿ Está usted de acuerdo que la regulación aplicada por la ATU optimiza el transporte?	1	2	3	4	5
24. ¿ Está usted de acuerdo que contar con nuevas normativas reguladoras, aseguran una efectiva reforma del transporte?	1	2	3	4	5

## Anexo 4 Validación por juicio de expertos

### Experto 1

#### CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE, QUÉ RELACION EXISTE ENTRE LA GESTIÓN DE LA DESCENTRALIZACIÓN Y LA REFORMA DEL TRANSPORTE LIMA- CALLAO EN EL AÑO 2020

Variable 1. Gestión de la descentralización		Pertinencia <sup>1</sup>		Relevancia <sup>2</sup>		Claridad <sup>3</sup>		Sugerencias
	DIMENSIÓN 1 Información para la descentralización	Si	No	Si	No	Si	No	
1	¿Cree usted que quienes laboran en la ATU deben de tener conocimiento de la definición de la descentralización?	x		x		x		
2	¿ Está usted de acuerdo que existe relación entre autonomía y descentralización?	x		x		x		
3	¿Cree usted que la descentralización fortalece el desempeño de la institución en la que usted labora ?	x		x		x		
4	¿ Está usted de acuerdo que la descentralización genera mejoras en las políticas públicas acorde con las funciones de la institución?	x		x		x		
	DIMENSIÓN 2 Transferencia de Responsabilidades y Gestión Descentralizada	Si	No	Si	No	Si	No	
5	¿Está usted de acuerdo que son suficientes las responsabilidades asignadas a la ATU?	x		x		x		
6	¿Está usted de acuerdo que la responsabilidad transferida a la ATU contribuye a la gestión de la descentralización?	x		x		x		
7	¿Está usted de acuerdo con las metas y objetivos de su institución?	x		x		x		
8	¿ Usted esta de acuerdo que los funcionarios responsables del pliego se establezcan metas y objetivos?	x		x		x		
	DIMENSIÓN 3 Descentralización De Funciones y seguimiento	Si	No	Si	No	Si	No	
9	¿ Está usted de acuerdo con la supervisión que el Estado ejerce en las funciones de la institución en la que usted labora?	x		x		x		
10	¿ Está usted de acuerdo que existan protocolos establecidos para comunicar la importancia de los controles que ejerce el MTC al personal que labora en la ATU?	x		x		x		
11	¿ Está usted de acuerdo ,que el Estado corrige oportunamente las deficiencias identificadas en el control del transporte?	x		x		x		
12	¿ Está usted de acuerdo que la Institución en la que labora aplica una adecuada atención al control interno de desempeño laboral, de sus colaboradores?	x		x		x		
Variable 2. Reforma del Transporte		Si	No	Si	No	Si	No	
	DIMENSION 4 Productividad							
13	¿ Está usted de acuerdo que las Autoridades prioricen el financiamiento de pistas ,corredores viales que contribuyan a mejorar sus funciones?	x		x		x		
14	¿ Está usted de acuerdo que la habilitación de pistas y corredores viales contribuye a fortalecer la dinámica de las funciones de la nueva autoridad de transporte?	x		x		x		
15	¿ Está usted de acuerdo que contar con nuevas vías de transporte impacta positivamente en la calidad de vida de las personas de Lima y Callao?	x		x		x		
16	¿ Está usted de acuerdo que el desarrollo vial hacia la creación de nueva infraestructura , se alinea con la visión del sector en que usted labora?	x		x		x		

	<b>DIMENSION 5. Funcion Sectorial y desempeño</b>	<b>Si</b>	<b>No</b>	<b>Si</b>	<b>No</b>	<b>Si</b>	<b>N o</b>	
17	¿ Está usted de acuerdo que se deben de continuar con los estudios técnicos que integre el transporte para Lima y Callao?	x		x		x		
18	¿ Está usted de acuerdo que la identificación de las brechas con relación al transporte es una herramienta para impulsar la reforma?	x		x		x		
19	¿ Está usted de acuerdo que se debe establecer nuevas formas de fiscalización a los operadores de transporte?	x		x		x		
20	¿ Usted está de acuerdo que con una mayor fiscalización de parte de la ATU al transporte ,se obtendrá un mejor servicio?	x		x		x		
	<b>DIMENSION 5. Desarrollo sostenible de la reforma</b>	<b>Si</b>	<b>No</b>	<b>Si</b>	<b>No</b>	<b>Si</b>	<b>N o</b>	
21	¿ Está usted de acuerdo que es necesario promover Campañas de sensibilización de parte de la ATU a los operadores de transporte?	x		x		x		
22	¿ Está usted de acuerdo que la planificación y articulación entre instituciones en temas de transporte contribuyen al desarrollo sostenible?	x		x		x		
23	¿ Está usted de acuerdo que la regulación aplicada por la ATU optimiza el transporte?	x		x		x		
24	¿ Está usted de acuerdo que contar con nuevas normativas reguladoras, aseguran una efectiva reforma del transporte?	x		x		x		

**Observaciones (precisar si hay suficiencia):**

Suficiencia en el Instrumento.

**Opinión de aplicabilidad:** Aplicable [ x]      Aplicable después de corregir [ ]

No aplicable [ ]

**Apellidos y nombres del juez validador. Mg:** María Luisa Guevara Cámara      **DNI:** 23962512

**Especialidad del validador:** Administración de Negocios

**21 de octubre del 2020**

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

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

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

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

Mg Guevara E

-----  
**Firma del Experto Informante.**

## Experto 2

### CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE, QUÉ RELACION EXISTE ENTRE LA GESTIÓN DE LA DESCENTRALIZACIÓN Y LA REFORMA DEL TRANSPORTE LIMA - CALLAO EN EL AÑO 2020

Variable 1. Gestión de la descentralización		Pertinencia <sup>1</sup>		Relevancia <sup>2</sup>		Claridad <sup>3</sup>		Sugerencias
	DIMENSION 1 Información para la descentralización	Si	No	Si	No	Si	No	
1	¿Cree usted que quienes laboran en la ATU deben de tener conocimiento de la definición de la descentralización?	X		X		X		
2	¿ Está usted de acuerdo que existe relación entre autonomía y descentralización?	X		X		X		
3	¿Cree usted que la descentralización fortalece el desempeño de la institución en la que usted labora ?	X		X		X		
4	¿ Está usted de acuerdo que la descentralización genera mejoras en las políticas públicas acorde con las funciones de la institución?	X		X		X		
	<b>DIMENSIÓN 2 Transferencia de Responsabilidades y Gestión Descentralizada</b>	<b>Si</b>	<b>No</b>	<b>Si</b>	<b>No</b>	<b>Si</b>	<b>No</b>	
5	¿Está usted de acuerdo que son suficientes las responsabilidades asignadas a la ATU?	X		X		X		
6	¿Está usted de acuerdo que la responsabilidad transferida a la ATU contribuye a la gestión de la descentralización?	X		X		X		
7	¿ Está usted de acuerdo con las metas y objetivos de su institución?	X		X		X		
8	¿ Usted esta de acuerdo que los funcionarios responsables del pliego se establezcan metas y objetivos?	X		X		X		
	<b>DIMENSIÓN 3 Descentralización De Funciones y seguimiento</b>	<b>Si</b>	<b>No</b>	<b>Si</b>	<b>No</b>	<b>Si</b>	<b>No</b>	
9	¿ Está usted de acuerdo con la supervisión que el Estado ejerce en las funciones de la institución en la que usted labora?	X		X		X		
10	¿ Está usted de acuerdo que existan protocolos establecidos para comunicar la importancia de los controles que ejerce el MTC al personal que labora en la ATU?	X		X		X		
11	¿ Está usted de acuerdo ,que el Estado corrige oportunamente las deficiencias identificadas en el control del transporte?	X		X		X		
12	¿ Está usted de acuerdo que la Institución en la que labora aplica una adecuada atención al control interno de desempeño laboral, de sus colaboradores?	X		X		X		
	<b>Variable 2. Reforma del Transporte</b>	<b>Si</b>	<b>No</b>	<b>Si</b>	<b>No</b>	<b>Si</b>	<b>No</b>	
	<b>DIMENSION 4 Productividad</b>	X		X		X		
13	¿ Está usted de acuerdo que las Autoridades prioricen el financiamiento de pistas ,corredores viales que contribuyan a mejorar sus funciones?	X		X		X		
14	¿ Está usted de acuerdo que la habilitación de pistas y corredores viales contribuye a fortalecer la dinámica de las funciones de la nueva autoridad de transporte?	X		X		X		
15	¿ Está usted de acuerdo que contar con nuevas vías de transporte impacta positivamente en la calidad de vida de las personas de Lima y Callao?	X		X		X		
16	¿ Está usted de acuerdo que el desarrollo vial hacia la creación de nueva infraestructura , se alinea con la visión del sector en que usted labora?	X		X		X		
	<b>DIMENSION 5.Funcion Sectorial y desempeño</b>	<b>Si</b>	<b>No</b>	<b>Si</b>	<b>No</b>	<b>Si</b>	<b>No</b>	

17	¿ Está usted de acuerdo que se deben de continuar con los estudios técnicos que integre el transporte para Lima y Callao?	X		X		X	
18	¿ Está usted de acuerdo que la identificación de las brechas con relación al transporte es una herramienta para impulsar la reforma?	X		X		X	
19	¿ Está usted de acuerdo que se debe establecer nuevas formas de fiscalización a los operadores de transporte?	X		X		X	
20	¿ Usted está de acuerdo que con una mayor fiscalización de parte de la ATU al transporte ,se obtendrá un mejor servicio?	X		X		X	
	<b>DIMENSION 5. Desarrollo sostenible de la reforma</b>	<b>Si</b>	<b>No</b>	<b>Si</b>	<b>No</b>	<b>Si</b>	<b>No</b>
21	¿ Está usted de acuerdo que es necesario promover Campañas de sensibilización de parte de la ATU a los operadores de transporte?	X		X		X	
22	¿ Está usted de acuerdo que la planificación y articulación entre instituciones en temas de transporte contribuyen al desarrollo sostenible?	X		X		X	
23	¿ Está usted de acuerdo que la regulación aplicada por la ATU optimiza el transporte?	X		X		X	
24	¿ Está usted de acuerdo que contar con nuevas normativas reguladoras, aseguran una efectiva reforma del transporte?	X		X		X	

Observaciones (precisar si hay suficiencia): Suficiencia en el instrumento

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

Apellidos y nombres del juez validador: Mg: Jorge Manuel Blanco Frías DNI: 09541240

Especialidad del validador: Magíster en Gestión de la Educación

**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

Lima, 2 de noviembre del 2020

-----  
Firma del Experto Informante.

### Experto 3

#### CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE, QUÉ RELACION EXISTE ENTRE LA GESTIÓN DE LA DESCENTRALIZACIÓN Y LA REFORMA DEL TRANSPORTE LIMA- CALLAO EN EL AÑO 2020

Variable 1. Gestión de la descentralización		Pertinencia <sup>1</sup>		Relevancia <sup>2</sup>		Claridad <sup>3</sup>		Sugerencias
	DIMENSION 1 Información para la descentralización	Si	No	Si	No	Si	No	
1	¿Cree usted que quienes laboran en la ATU deben de tener conocimiento de la definición de la descentralización?	X		X		X		
2	¿ Está usted de acuerdo que existe relación entre autonomía y descentralización?	X		X		X		
3	¿Cree usted que la descentralización fortalece el desempeño de la institución en la que usted ,labora ?	X		X		X		
4	¿ Está usted de acuerdo que la descentralización genera mejoras en las políticas públicas acorde con las funciones de la institución?	X		X		X		
	<b>DIMENSIÓN 2 Transferencia de Responsabilidades y Gestión Descentralizada</b>	<b>Si</b>	<b>No</b>	<b>Si</b>	<b>No</b>	<b>Si</b>	<b>No</b>	
5	¿Está usted de acuerdo que son suficientes las responsabilidades asignadas a la ATU?	X		X		X		
6	¿Está usted de acuerdo que la responsabilidad transferida a la ATU contribuye a la gestión de la descentralización?	X		X		X		
7	¿ Está usted de acuerdo con las metas y objetivos de su institución?	X		X		X		
8	¿ Usted está de acuerdo que los funcionarios responsables del pliego se establezcan metas y objetivos?	X		X		X		
	<b>DIMENSIÓN 3 Descentralización De Funciones</b>	<b>Si</b>	<b>No</b>	<b>Si</b>	<b>No</b>	<b>Si</b>	<b>No</b>	
9	¿ Está usted de acuerdo con la supervisión que el Estado ejerce en las funciones de la institución en la que usted labora?	X		X		X		
10	¿ Está usted de acuerdo que existan protocolos establecidos para comunicar la importancia de los controles que ejerce el MTC al personal que labora en la ATU?	X		X		X		
11	¿ Está usted de acuerdo ,que el Estado corrige oportunamente las deficiencias identificadas en el control del transporte?	X		X		X		
12	¿ Está usted de acuerdo que la Institución en la que labora aplica una adecuada atención al control interno de desempeño laboral, de sus colaboradores?	X		X		X		
	<b>Variable 2. Reforma del Transporte</b>	<b>Si</b>	<b>No</b>	<b>Si</b>	<b>No</b>	<b>Si</b>	<b>No</b>	
	<b>DIMENSION 4 Productividad</b>	X		X		X		
13	¿ Está usted de acuerdo que las Autoridades prioricen el financiamiento de pistas ,corredores viales que contribuyan a mejorar sus funciones?	X		X		X		
14	¿ Está usted de acuerdo que la habilitación de pistas y corredores viales contribuye a fortalecer la dinámica de las funciones de la nueva autoridad de transporte?	X		X		X		
15	¿ Está usted de acuerdo que contar con nuevas vías de transporte impacta positivamente en la calidad de vida de las personas de Lima y Callao?	X		X		X		
16	¿ Está usted de acuerdo que el desarrollo vial hacia la creación de nueva infraestructura , se alinea con la visión del sector en que usted labora?	X		X		X		
	<b>DIMENSION 5.Funcion Sectorial</b>	<b>Si</b>	<b>No</b>	<b>Si</b>	<b>No</b>	<b>Si</b>	<b>No</b>	

17	¿ Está usted de acuerdo que se deben de continuar con los estudios técnicos que integre el transporte para Lima y Callao?	X		X		X	
18	¿ Está usted de acuerdo que la identificación de las brechas con relación al transporte es una herramienta para impulsar la reforma?	X		X		X	
19	¿ Está usted de acuerdo que se debe establecer nuevas formas de fiscalización a los operadores de transporte?	X		X		X	
20	¿ Usted está de acuerdo que con una mayor fiscalización de parte de la ATU al transporte ,se obtendrá un mejor servicio?	X		X		X	
	<b>DIMENSION 5. Desarrollo sostenible</b>	<b>Si</b>	<b>No</b>	<b>Si</b>	<b>No</b>	<b>Si</b>	<b>No</b>
21	¿ Está usted de acuerdo que es necesario promover Campañas de sensibilización de parte de la ATU a los operadores de transporte?	X		X		X	
22	¿ Está usted de acuerdo que la planificación y articulación entre instituciones en temas de transporte contribuyen al desarrollo sostenible?	X		X		X	
23	¿ Está usted de acuerdo que la regulación aplicada por la ATU optimiza el transporte?	X		X		X	
24	¿ Está usted de acuerdo que contar con nuevas normativas reguladoras, aseguran una efectiva reforma del transporte?	X		X		X	

Observaciones (precisar si hay suficiencia): Suficiencia en el instrumento

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

Apellidos y nombres del juez validador.

Mg: Gisela Adriana Hurtado Regalado DNI: 09673972

Especialidad del validador: Magíster en Ética y Democracia, Magíster en Docencia Universitaria

**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

**Lima, 2 de noviembre del 2020**



Firma del Experto Informante.

## Anexo 5 Solicitud de aplicación de instrumento de medición

Abogada

Callao 09 de noviembre de 2020

Maria Esperanza Jara Risco  
Presidenta Ejecutiva de la Autoridad De Transporte Urbano Para Lima y Callao

PRESENTE. -

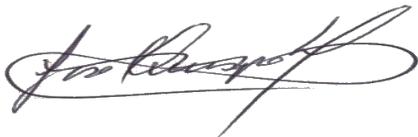
De mi mayor consideración:

Por medio de la presente me es grato expresarle mi saludo y poner de su conocimiento que quien suscribe José Marcos Quispe Hernández con DNI 25753287, estudiante de la Escuela de Posgrado de la Universidad César Vallejo, sede Lima Norte.

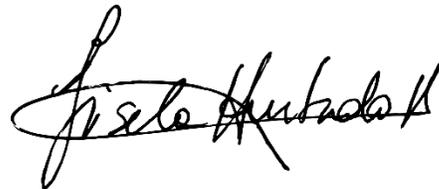
Actualmente, me encuentro desarrollando el trabajo de tesis titulado La Gestión de la descentralización y la Reforma del Transporte Lima - Callao en el año 2020. Por ello, solicito su autorización para, aplicar encuestas al personal que labora en, **la dirección integración de transporte urbano y recaudo, dirección de operaciones**. (60) personas. A su vez, asumo el compromiso de alcanzar a su despacho los resultados de este estudio, luego de haber finalizado el mismo con la asesoría de nuestros docentes.

Agradeciendo la gentileza de su atención al presente, hago propicio la oportunidad para expresarle los sentimientos de mi mayor consideración. Anexa el instrumento que se aplicará para el recojo de la información.

Sírvase comunicar al siguiente correo jhosuep\_35@hotmail.com o al teléfono 946-041-033 cualquier consulta.



José Marcos Quispe Hernández  
DNI 25753287



Asesora: Mag. Gisela Adriana Hurtado Regalado  
DNI. N° 0967397

## Anexo 6 Autorización de aplicación del instrumento de medición

"Año de la Universalización de la Salud"



Lima, 20 de noviembre del 2020

### CARTA N° 00253/ATU/DITU

Señor:

Lic. JOSÉ MARCOS QUISPE HERNÁNDEZ

Presente. -

Ref.: Expediente N° 231455-2020

Asunto: Autorización de aplicación de encuesta,  
investigación académica POST-GRADO

De mi consideración:

Tengo a bien dirigirme a usted, a fin de expresarle mi cordial saludo y a la vez atendiendo a vuestra solicitud de aplicación de encuestas en la investigación académica post-grado que viene desarrollando, y habiendo realizado la evaluación del documento de la referencia; se comunica a Usted, que se encuentra autorizado a desarrollar el instrumento de recolección de información (encuestas) en el área de la institución que represento, para lo cual deberá realizar las coordinaciones utilizando medios digitales con el Sr. Luis Omar Neyra Obregón al e-mail: ditu26@atu.gob.pe y/o celular: 992729675, en aplicación a las normas sanitarias por el COVID-19.

Sin otro en particular, agradecemos vuestra colaboración con la mejora continua en nuestros procesos y procedimientos de gestión.

Atentamente,

Iván Yoni Villegas Flores.

Dirección de integración de transporte  
urbano y recaudo