



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

ESCUELA DE POSGRADO

**PROGRAMA ACADÉMICO DE MAESTRÍA EN GESTIÓN
PÚBLICA**

Fiscalización de campo y gestión por resultados de la
Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y
Mercancías, San Martín – 2021

TESIS PARA OBTENER EL GRADO ACADÉMICO DE:

Maestro en Gestión Pública

AUTOR:

Valdivieso Vasquez, Dany Sarif (ORCID: 0000-0002-2498-7511)

ASESOR:

Mgtr. Encomenderos Bancallán, Ivo Martín (ORCID: 0000-0001-5490-0547)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Reformas y modernización del Estado

TARAPOTO – PERÚ

2021

Dedicatoria

A mi papá, por su apoyo incondicional, por darme siempre palabras de aliento; a mis hijas: Luciana Nahela y Emilia Alessandra, por ser mi fuente de motivación e inspiración para poder superarme cada día.

Dany

Agradecimiento

A los profesores, a nuestro asesor del informe de investigación, por su orientación, por su paciencia y sabiduría, y a los colaboradores de la Unidad Desconcentrada San Martín – SUTRAN, por su valioso apoyo en el desarrollo del presente trabajo de investigación.

El autor

Índice de contenidos

| | |
|------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| Carátula | i |
| Dedicatoria | ii |
| Agradecimiento | iii |
| Índice de contenidos | iv |
| Índice de tablas | v |
| Índice de figuras..... | vi |
| Resumen..... | vii |
| Abstract | viii |
| I. INTRODUCCIÓN | 1 |
| II. MARCO TEÓRICO | 5 |
| III. METODOLOGÍA | 25 |
| 3.1. Tipo y diseño de investigación | 25 |
| 3.2. Variables y operacionalización | 26 |
| 3.3. Población (criterios de selección), muestra, muestreo, unidad de análisis.... | 26 |
| 3.4. Técnica e instrumento de recolección de datos, validez y confiabilidad | 28 |
| 3.5. Procedimientos | 30 |
| 3.6. Método de análisis de datos | 30 |
| 3.7. Aspectos éticos | 31 |
| IV. RESULTADOS..... | 32 |
| V. DISCUSIÓN | 37 |
| VI. CONCLUSIONES | 43 |
| VII. RECOMENDACIONES | 44 |
| REFERENCIAS | 45 |
| ANEXOS | 50 |

Índice de tablas

| | | |
|----------|------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Tabla 1. | Nivel de la fiscalización de campo..... | 32 |
| Tabla 2. | Nivel de la gestión por resultados..... | 33 |
| Tabla 3. | Relación entre dimensiones fiscalización de campo y gestión por resultados..... | 34 |
| Tabla 4. | Prueba de normalidad..... | 35 |
| Tabla 5. | Correlación Rho de Spearman | 35 |

Índice de figuras

| | | |
|-----------|-----------------------------|----|
| Figura 1. | Diagrama de dispersión..... | 36 |
|-----------|-----------------------------|----|

Resumen

La investigación tuvo como objetivo establecer la relación fiscalización de campo y la gestión por resultados de Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, San Martín, 2021. La investigación fue de tipo básica y de diseño descriptivo correlacional. La muestra estuvo conformada por 40 colaboradores. Se utilizó la técnica de la encuesta y se preparó dos cuestionarios estructurados y estandarizados para el acopio de datos. Los resultados de la investigación muestran que el 80 % de colaboradores consideran que la fiscalización de campo es regular. Por otro lado, el 50 % considera que la gestión por resultados es regular. La principal conclusión de la investigación evidencia que existe una relación positiva baja (Rho de Spearman = 0.316) y una significación bilateral de 0.047 menor a 0.05 por tanto la relación es significativa.

Palabras clave: Fiscalización de campo, gestión por resultados, inspector.

Abstract

The objective of the investigation was to establish the relationship between field supervision and management by results of the Superintendency of Land Transportation of People, Cargo and Merchandise, San Martín, 2021. The investigation was of a basic type and correlational descriptive design. The sample consisted of 40 collaborators. The survey technique was used and two structured and standardized questionnaires were prepared for data collection. The results of the research show that 80 % of employees consider that the field inspection is regular. On the other hand, 50 % consider that results-based management is regular. The main conclusion of the research shows that there is a low positive relationship (Spearman's Rho = 0.316) and a bilateral significance of 0.047 less than 0.05, therefore the relationship is significant.

Keywords: Field inspection, management by results, inspector.

I. INTRODUCCIÓN

La fiscalización de campo es aquella que se realiza ya sea en la red vial, en un terminal terrestre o a un vehículo que realiza el servicio de transporte terrestre. Gestión es todo trámite que realiza una persona para conseguir algo. Resultados, viene a ser el efecto de lo que una persona gestionó. Por otro lado, la gestión por resultados es indispensable y sirve como alineación en la gestión pública, donde los caudales con los que cuenta el Estado se orienten en el logro de resultados por el bienestar de la población.

En el contexto internacional, diversas entidades de manera acoplada proporcionan productos con una finalidad social como objetivo de gobierno, logrando así en la administración pública, una gestión por resultados. A pesar que este tipo de gestión es menos factible en la administración pública, pero si en el sector privado. Cuando se trabaja de manera articulada en la administración pública, es válido, ya que la gestión por resultados le da valor. (Social de Catalunya, 2017).

En México, mediante la Fiscalización como instrumento se ejerce el control. Para discutir sobre fiscalización o función fiscalizadora se tienen que realizar una serie de procesos, que consientan alcanzar convicciones mediante auditorías, lo cual determine que las cosas se están haciendo de manera correcta. (Aceves Rosas, I., 2016).

A nivel nacional, el Gobierno Central, Regional y Local, ejercen un tipo de fiscalización en su ámbito de competencia, por ejemplo, la Superintendencia de Fiscalización Laboral, encargada de la supervisión y de velar el cumplimiento de la normativa sociolaboral. Asimismo, la OEFA, es una institución pública, a cargo de la fiscalización ambiental. En el caso materia de investigación, tenemos a la Superintendencia de transporte terrestre de personas, carga y mercancías, quien está a cargo de la fiscalización y sanción de actividades de transporte, verifica que las normas sean cumplidas, no solo por los carros de transporte de carga y productos, sino también por los servicios complementarios.

Por otro lado, la gestión por resultados, tiene que ver mucho con su implementación, pues necesita ser analizado de modo exhaustivo en cuanto a las

posibilidades y limitaciones que plantea, puesto que se deberá estipular cuando es necesario remunerar a los colaboradores basado en los resultados de su trabajo.

A nivel local, tenemos a la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones San Martín, que de acuerdo al ROF del Gobierno Regional San Martín, en su artículo 234°, numeral 11, tiene como función autorizar, supervisar, fiscalizar y vigilar el servicio de transporte regional y servicios complementarios en el ámbito que le corresponde y a su vez deberá coordinar con las municipalidades provinciales y distritales. Sin embargo, dichas funciones no las puede ejercer de la mejor manera, debido a que solo cuenta con 12 inspectores, lo cual es una cifra muy pequeña para poder fiscalizar, debido a la extensión del territorio de la Región San Martín. Asimismo, como parte de la problemática es que no cuentan con partida presupuestal, lo cual les impide realizar operativos de fiscalización permanentes.

La problemática de ambas variables materia de estudio, se da debido a que no hay suficiente asignación de recursos humanos por parte de la sede central, para las Unidades Desconcentradas que se encuentran en todo el país, incluyendo a la Unidad Desconcentrada de la Región San Martín, con sede en Moyobamba, lo cual conlleva a que no se realicen los operativos de fiscalización suficientes y necesarios a lo largo de la red vial nacional, impidiendo que se obtenga una gestión de resultados adecuada.

Una manera de controlar la informalidad, es la realización de servicios de fiscalización de manera constante, esto permitirá controlar y disminuir los índices de informalidad, evitando al mismo tiempo accidentes de tránsito, asaltos, entre otros.

Finalmente, como se desconoce una posible relación entre la fiscalización de campo y la gestión por resultados de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, es necesario investigar si ambas variables están relacionadas de alguna manera con el personal operativo – inspectores; por tal motivo, la investigación tiene como finalidad determinar la relación entre la fiscalización de campo y gestión por resultados en la Superintendencia de

Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, en la Región San Martín 2021.

Se considera pertinente la presente investigación puesto que busca aportar al mejor entendimiento de estas variables. En tal sentido se plantearon los problemas de investigación que a continuación se detalla:

Como problema general, ¿Cuál es la relación entre la fiscalización de campo y la gestión por resultados de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, San Martín - 2021?, como problemas específicos ¿Cuál es el nivel de la fiscalización de campo en la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, San Martín, 2021?, ¿Cuál es el nivel de la gestión por resultados de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, San Martín, 2021?, ¿Cuál es la relación entre las dimensiones fiscalización de campo y la gestión por resultados en la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, San Martín, 2021?

Esta investigación se justifica de manera teórica debido a generará meditación y discusión académica sobre ambas variables de estudio. Justificación práctica, es que a mayor número de fiscalizaciones de campo y la contratación de más inspectores permitirá que se realicen mayores operativos en toda la red vial nacional que pasa por la Región San Martín, para erradicar la informalidad y prevenir los accidentes en el servicio de transporte. Justificación metodológica, se aplicarán encuestas a los colaboradores de la entidad. Justificación social, es que al tener una constante fiscalización de campo en toda la red vial que pasa por la Región San Martín, permitirá que las personas que utilizan este servicio, se sientan más seguros. Justificación por conveniencia, la realización de mayores operativos de fiscalización de campo será conveniente para toda la población, tanto de la Región San Martín, como de los que pasan por esta zona por diferentes motivos, ya que se podrán trasladar en empresas de servicios de transporte formales; y el beneficio para la institución es que podrá cumplir con sus objetivos en un mayor porcentaje y a su vez tendrá mayor credibilidad ante la sociedad.

Para poder realizar el estudio se plantearon los siguientes objetivos de investigación, como objetivo general Determinar la relación entre la fiscalización de campo y la gestión por resultados de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, San Martín, 2021 y como objetivos específicos, Medir el nivel de la fiscalización de campo de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, San Martín, 2021, Medir el nivel de la gestión por resultados de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, San Martín, 2021 e Identificar la relación entre las dimensiones fiscalización de campo y la gestión por resultados en la Superintendencia Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, San Martín, 2021.

Asimismo, como hipótesis de investigación se plantearon las siguientes, como hipótesis general H_0 : Existe relación positiva y significativa entre la fiscalización de campo y la gestión por resultados de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, San Martín, 2021, como hipótesis específicas H_1 : El nivel de la fiscalización de campo de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, San Martín, 2021, es bueno, H_2 : El nivel de la gestión por resultados de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, San Martín, 2021, es bueno y H_3 : Existe relación positiva y significativa entre las dimensiones fiscalización de campo y gestión por resultados en la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, San Martín, 2021.

II. MARCO TEÓRICO

Para el logro de la indagación se tuvo en consideración estudios existentes relacionados a las variables de estudio. Tal es el caso de:

García, M. y Olmedo, V. (2018), *Caracterización del transporte formal e informal como problemática de la movilidad en Santiago de Chile*. (Tesis de Maestría). Universidad ICESI. Cali, Colombia. El diseño fue no experimental con una población de 227 usuarios. Como técnica se recurrió a la encuesta y como instrumento el cuestionario. Se concluye que, tanto los transportistas formales como informales, incumplen las normas relacionados al transporte, siendo detectado primariamente por los usuarios, percibiéndose deficiencias en el servicio, como la comodidad, atención e incluso las rutas que toman, además que algunos vehículos no son los adecuados para el transporte. Se concibe entonces que tanto los transportistas formales, como informales llegan a incumplir ciertas normas de transporte.

Contreras (2018) *Gestión por resultados en las políticas para la superación de la pobreza en Chile*. La gestión por resultados se ha convertido un estándar en las entidades estatales, que sirve para aumentar el valor público, instaurando objetivos de gestión en las disparejas distribuciones estatales. En Chile, el Ministerio de Hacienda y la Dirección de Presupuesto ha regulado el modelo, para lo cual estableció ciertos parámetros según el nivel de cumplimiento anual y se pueda así entregar recursos. Durante los años 2014 al 2016 la indagación se centró en los servicios públicos y programas que permiten superar la pobreza. De los resultados se evidenció bajo nivel de indicadores de eficiencia, ya que solo consideran el tipo de atención. Para medir los efectos de intervención social se propone aumentar indicadores de desempeño.

A su vez, Kumar, M. et. al. (2016), *Informal public transport modes in India: A case study of five city regions*. (Artículo científico). *The Energy and Resources Institute New Delhi, India*. El diseño fue no experimental, con una población conformada por transportistas de 7 regiones. La técnica que se empleó fue la encuesta y como instrumento el cuestionario. Llegando a concluir que, en su mayoría la gente opta

por la informalidad debido a que el transporte público otorgado por el gobierno no viene siendo el adecuado, buscando satisfacer las necesidades de las personas, adaptándose a los requerimientos de la población, aunque suelen realizar acciones informales para mantener su propia rentabilidad, la idea de formalizarse puede llegar a ser complicada debido a las limitantes que propone la norma, necesitando quizás una adecuación de las mismas. Lo cual da a entender que los transportistas de dicho país, prefieren seguir en la informalidad y no acatan determinados aspectos de sus normas, aunque buscan mantener seguridad para sus usuarios.

Sanz, P. (2015), en su tesis *“La gestión del capital humano en el ámbito de la administración pública: su importancia para la implementación de un modelo de gestión por resultados”*. (Tesis de posgrado). Universidad de Buenos Aires. Argentina. La finalidad fue en concientizar sobre la calidad de la gestión de recursos humanos en relación a la gestión por resultados dentro de los regímenes públicos. La investigación fue aplicada. De los resultados obtenidos, se pudo evidenciar que las actividades del método de gestión de personal no están interrelacionadas. Se llegó a concluir que, un acuerdo de profesionalización entre las políticas de gestión del empleo y recursos humanos, aunque no se ha comprobado que la gestión de recursos humanos se incline al tipo de mandato por resultados que se trata de insertar en las entidades. (p.28).

Por su parte, Ferrer (2019), en su investigación doctoral consideró a la variable de estudio a la gestión por resultados y a la fiscalización; la finalidad fue conocer como la gestión por resultados tiene correlación con la fiscalización laboral. De tipo experimental, con una muestra de 25 colaboradores. Se usó la encuesta como técnica y como instrumento el cuestionario. Concluyendo que, el nivel de productividad laboral y fiscalización a nivel descriptivo el 48 % y 40 % de los encuestados indicaron que es bajo. De acuerdo al nivel inferencial, se determinó a través de SPSS que el nivel de significancia $p = 0,000$ con ($p < 0,05$) con una correlación Rho de 0,992. Evidenciando que las variables de estudio tienen una correlación lineal.

Tamayo (2015) *Diseño de una propuesta de gestión por resultados que no afecte al talento humano del sector público*. Refiere que el objetivo está en implantar un ofrecimiento unido a las consecuencias de la gestión, cuyo propósito es comprobar impactos verdaderos en la capacidad de los individuos, además de contar con una programación que admita conseguir magnas prerrogativas que sean competitivas en distintos ámbitos. Se llegó a concluir en la investigación que el piloto de gestión laborioso admite conseguir con luminosidad favores financieros que son incorporados en cada una de las etapas indispensables del oficio, avalando evidentemente la correlación de las personas, optimizando las prontitudes habituales, consumando de este modo con los fines de carácter pertinente y estimulando a cada uno de los colaboradores con la finalidad de conseguir progresos en su ocupación.

Quispe (2017) *Gestión por resultados y la calidad del gasto en la UGEL N° 08 de Cañete, 2017*. La finalidad fue establecer la relación entre las variables de estudio. De tipo básica correlacional, con una muestra de 164 directores de instituciones educativas. Tuvo como técnica a la encuesta y como instrumento el cuestionario. Para el estudio de información se empleó el sistema SPSS y hojas de cálculo de Excel. Obteniendo un coeficiente Rho de Spearman $r = 0.751$ y $p < 0.05$, lo cual establece la relación de las variables de estudio.

Reátegui (2019) *Desempeño laboral y gestión por resultados en la Municipalidad Provincial de San Martín, 2019*. El objetivo fue determinar la relación de las variables. De tipo aplicada, la muestra yació de 108 colaboradores de la entidad, se usó como técnica la encuesta y como instrumento el cuestionario. Se llegó a concluir que, el nivel de desempeño laboral es medio en un 47 %, y el nivel de gestión por resultados es medio en un 54 %, por último, de acuerdo al objetivo general se patentizo la existencia de una relación entre las variables investigadas, con una correlación de $r = 0,478$, demostrando la existencia de una relación entre las variables de estudio, aceptando la hipótesis alterna, asimismo el desempeño laboral influye en un 23 % en la gestión por resultados.

Vargas (2018) *Sistemas administrativos y gestión por resultados en la Municipalidad Provincial de San Martín - 2018*. El objetivo fue determinar la relación entre las variables. De tipo descriptivo correlacional, se llegó a emplear como técnica la encuesta y como instrumento el cuestionario, la muestra fue de 56 trabajadores. De los resultados se obtuvo que el 52 % menciona que el manejo del sistema administrativo es “medio” y el 55 % manifiesta que la gestión por resultados también es de nivel “medio”. Consideró que es: “que, se pudo comprobar que existe relación positiva lo que conlleva aceptar la hipótesis alterna”.

Pino (2017) *Control Interno y Gestión del Presupuesto por Resultados de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones San Martín, 2017*. Tuvo como fin determinar la relación entre las variables. De tipo descriptivo correlacional, con una muestra de 30 colaboradores. Llegando a concluir que, el coeficiente de relación sig. Bilateral es de $(0,000 < 0.05)$; aceptando la hipótesis nula, quiere decir, existe una relación positiva considerable entre la Gestión del PpR y el Control interno, debido a que el valor “r” alcanzado es 0.804. Las dificultades del control interno en sus extensiones: ambiente de control, evaluación de riesgos, actividades de control, información, comunicación y supervisión, han influenciado y forjado permutas reveladores a nivel de la gestión del presupuesto por resultados (PpR).

Las teorías que sostienen a esta investigación, para la variable fiscalización de campo, se revisó una variedad de autores y normas legales que la gestión pública peruana ha desarrollado, al respecto, según la Directiva D-005-2021-SUTRAN/06.1-004, en el punto 6, numeral 6.1 inciso b) define a la Fiscalización de campo, como: “Aquella que se realiza fuera de las sedes o instalaciones de la Sutran, en la red vial y en terminales terrestres en funcionamiento, dentro y fuera de los vehículos destinados al servicio de transporte terrestre de personas y mercancías, de ámbito nacional; implica el traslado de los inspectores fuera de las instalaciones de la Sutran”.

Gómez (2020) define la Fiscalización: Es un componente de vigilancia que posee una evocación muy extensa; se concibe como equivalente de vigilancia, inspección, seguimiento, control, supervisión, auditoría, asimismo el de evaluar.

Izquierdo: “La fiscalización consiste en la observación, examen o comprobación de la actividad realizada por los administrados que no implica modificación de situación jurídica alguna ni la producción de efectos jurídicos específicos” (2019: 406).

Trejo (2016), precisa que la fiscalización “Es un juicio exhaustivo a través del cual se examina a la gestión estatal (p.9).

Conforme a Trejo (2016), el desarrollo de fiscalización utiliza elementos importantes hacia su progreso sabido por medio de una convenida intervención se derivaría a desplegar la fiscalización instituyendo las garantías necesarias con normas jurídicas vigentes.

La Fiscalización de campo, cuenta con las siguientes dimensiones:

Revisión y exhibición de información obligatoria en el terminal terrestre

De encontrarse en las instalaciones del terminal, el inspector verifica, en el área de comercialización de boletos y salas de espera, la exhibición de la siguiente información dirigida al usuario:

Las características de sus productos y las prestaciones ofrecidas al beneficiario en los mismos, sus itinerarios y precios.

Existe la prohibición de realizar venta de pasajes a menores de edad, y que no cuenten con permiso o autorización de su apoderado, esto de acuerdo al Reglamento.

A partir de los cinco años de edad es obligatorio el pago de pasajes y viajar en un asiento propio.

Queda prohibido el traslado de armas de fuego, armas blancas punzocortantes, productos inflamables, explosivos, corrosivos, venenosos.

Y demás pautas y pericias relacionadas a la seguridad y precepto estatal y la formación vial, que la autoridad competente establezca.

En torno a lo verificado en el literal A.1, el inspector impone el Acta de Control No Conforme, por cada conducta infractora o incumplimiento detectado, de acuerdo al

Anexo N°1 de la Directiva y aplica las medidas preventivas correspondientes, señalándolas en el acta.

Revisión de condiciones de seguridad y sanitarias

De encontrarse en el terminal terrestre, el inspector verifica, antes del embarque de los usuarios, lo siguiente:

Que se utilicen medios especializados, como filmadora y detector de metales, para grabar y examinar a los consumidores y sus bultos de mano previamente al embarque en el carro.

Sobre los lineamientos para la Prevención del Covid-19 a nivel Nacional y Regional. El transportista provee jabón o gel desinfectante para que los beneficiarios usen antes de subir al carro.

Antes del inicio del servicio, el transportista mediante el método de aspersión tiene que desinfectar el vehículo con alcohol etílico de 60 % a 70 %, cloro; o agua oxigenada.

El transportista, antes del inicio del embarque de los beneficiarios, tiene que realizar la desinfección de áreas comunes al tacto, usando desinfectantes preparado con lejía o alcohol etílico o peróxido de hidrogeno, usando un paño adecuado sin perjudicar a los pasajeros.

Antes de realizar el embarque de los pasajeros, es necesario medir la temperatura mediante un termómetro infrarrojo. Si el pasajero presenta fiebre mayor a 38° C y dificultades para poder respirar, no podrá realizar el viaje.

La tripulación del servicio solicita, recepciona o verifica, que los beneficiarios presenten sus declaraciones juradas al momento del embarque, conforme a los Anexos III, IV y V del “Lineamiento Sectorial para la Prevención del Covid-19 en el Servicio de Transporte Terrestre Regular de Personas en los Ámbitos Nacional y Regional”, según corresponda.

En torno a lo verificado en el literal B.1, el inspector impone el Acta de Control No Conforme, por cada conducta infractora o incumplimiento detectado, de acuerdo a los Anexos N°1 y N° 8 de la presente Directiva y aplica las medidas preventivas correspondientes, señalándolas en el acta.

Revisión documental del vehículo

El inspector ingresa el número de placa de rodaje del carro y remolque o semirremolque, según corresponda, en el FISCAMÓVIL y verifica lo siguiente:

La autorización del transportista.

La Habilitación Vehicular.

El CITV.

El SOAT, cuando cuente con el electrónico, para el vehículo.

De inmediato, el inspector solicita al conductor los siguientes documentos:

La autorización eventual, de corresponder.

SOAT físico, en caso no tenga el electrónico, para el vehículo.

Hoja de Ruta electrónica impresa o manual, en el caso de transporte de individuos.

Manifiesto de pasajeros o usuarios manual, si el caso es el transporte de personas.

Guía de Remisión Transportista y/o comprobante de pago, en el caso de transporte de mercancía.

Guía de Remisión Remitente, en el caso de actividad de transporte privado de mercancía.

Manifiesto de carga, de corresponder, en el caso de transporte de mercancías.

Carta de Porte, de corresponder, si el caso es de transporte de mercancías en lugares portuarias que equivalen a varios viajes de corto tiempo.

De no encontrarse registrada en el FISCAMOVIL la documentación señalada en el literal C.1, el inspector puede solicitar al conductor la referida documentación; asimismo, puede comunicarse con el operador del Centro de Gestión y Monitoreo, a efectos de complementar la información del FISCAMÓVIL.

En caso de detectar que el conductor porta la hoja de ruta manual, el inspector señala dicho hecho en el acta conforme o no conforme que corresponda.

En torno a estos documentos, el inspector, de observar el hecho descrito en el Anexo N° 2, impone un Acta de Control No Conforme por cada infracción e incumplimiento detectado y aplica las medidas preventivas, señalándolas en el acta.

Revisión documental del conductor

El inspector solicita la licencia de conducir al conductor e ingresa el número en el FISCAMÓVIL.

Entorno a este documento, el inspector, de observar alguno de los hechos descritos en el Anexo N°3, impone un Acta de Control No Conforme por cada infracción e incumplimiento detectado y aplica las medidas preventivas, señalándolas en el acta.

Revisión de las condiciones del conductor

El inspector debe verificar las siguientes condiciones del conductor:

La edad del conductor.

Síntomas visibles del conductor de haber ingerido alcohol o sustancias alucinógenas.

La inscripción del conductor en el registro administrativo de transporte.

En el caso de transporte de personas, la obligación de cumplir con la jornada máxima de conducción. La jornada de conducción empieza a transcurrir con el inicio del servicio en el punto de origen. Si la jornada de conducción se inició en horario diurno pero se haya completado al menos el 50% de su turno, dicha jornada se registrará por el máximo tiempo de conducción en horario diurno y viceversa.

Se entiende como prestación matinal el que se ejecuta desde las 6:00 am y las 09.59 pm y como prestación nocturna la que comprende. entre las 10:00 pm y las 5:59 a.m.

En un periodo de veinticuatro (24) horas, la jornada de conducción acumulada es de diez (10) horas, la cual se cuenta desde la hora en que se inició la conducción en un servicio.

Para determinar las horas acumuladas de conducción, se supondrá de forma contigua las que desarrolla el conductor de manera nacional y regional, cuando las prestaciones se den de forma continua.

En caso el viaje dure más de (20) horas, el inspector debe verificar que se cuente con un tercer conductor habilitado, quien tomará la dirección del carro en un sitio intermedio del trayecto.

El exceso de la conducción es sancionable transcurridos los treinta (30) minutos posteriores a la marcha de manejo diurna y nocturna, según concierna.

El conductor debe estar correctamente uniformado e identificado con la empresa transportista, se cumple en el caso de transporte de personas

En torno a la verificación de lo señalado en el literal E.1, y en caso se observe alguno de los hechos descritos en el Anexo N°4, el inspector genera un Acta de Control No Conforme por cada infracción o incumplimiento detectado y emplea las medidas provisorias que correspondan, señalándolas en el acta.

Revisión de la exhibición de información obligatoria

Para el servicio de transporte de personas, el inspector verifica que se exhiba en el exterior del vehículo la subsecuente indagación:

La razón social del transportista, misma que debe estar situada como exiguo en los dos segmentos adyacentes y en el segmento ulterior del carro y debe poseer la dimensión apropiada para que el carro logre ser reconocido en situaciones uniformes de limpieza.

El nombre comercial si lo tuviera.

La difusión externa en los carros no deberá aquejar lo establecido en los numerales antepuestos.

La modalidad del servicio.

Asimismo, el inspector verifica que el transportista exhiba en una parte clara al interior del vehículo un anuncio inteligible para los beneficiarios donde se consigne la subsecuente indagación:

La calificación social de la empresa.

El nombre comercial si lo tuviera.

La plancha de rodaje.

Número de asientos del carro.

Nombre de los conductores establecidos a la prestación y el número de su brevete.

Número telefónico del conductor para realizar denuncias.

Velocidad máxima y mínima permitida.

El exceso de velocidad tolerada impulsa la alarma sonora.

El beneficiario, ante la aceleración de la alarma sonora, puede pedir al personal para que el chofer disminuya la celeridad, así como dar cuenta a la autoridad competente.

La modalidad del servicio.

Un aviso contra el acoso sexual (Resolución Directoral N°009-2019MTC/18, modificada por la Resolución Directoral N° 016-2019-MTC/18).

Un anuncio explicativo sobre el adecuado uso de la mascarilla, según las tipologías y descripciones sistemáticas dispuestas en el Anexo I del “Lineamiento Sectorial para la Prevención del Covid-19 en el Servicio de Transporte Terrestre Regular de Personas en los Ámbitos Nacional y Regional”; salvo que haya sido presentarlo por medios audiovisuales.

Para el servicio de transporte de personas, El inspector verifica que el transportista exhiba:

Interior del carro:

Un anuncio explicativo sobre los métodos de prevención contra el COVID – 19, según las tipologías y descripciones sistemáticas dispuestas en el Anexo 1 del “Lineamiento Sectorial para la Prevención del Covid-19 en el Servicio de Transporte Terrestre Especial de Personas”, en el cual se informa la prohibición de trasladar beneficiarios parados, así como el deber de usar mascarilla y protector facial en todo el viaje.

En el exterior del carro:

La denominación o razón social.

La característica de la prestación de transporte para el cual se le autorizó con letras de formas manifiestas en el segmento delantero, adyacente, ulterior, de color diferente con el del carro.

Entorno a la verificación de lo señalado en el literal F.1 y F.2, el inspector, de observar alguno de los hechos descritos en los Anexos N°5 y N°8, genera un Acta de Control No Conforme, por cada infracción o incumplimiento detectado y, aplica las medidas provisionales que incumban, señalándolas en el acta.

Revisión de las condiciones del servicio

Para el servicio de transporte de personas, el inspector ingresa al vehículo, con la finalidad de verificar las siguientes circunstancias en las que se ofrece la prestación de transporte regular de personas:

Que no haya envoltorios, equipajes, encomiendas u otros en el pasillo del carro.

Los pasajeros no deben exceder la cantidad de asientos que indica la Tarjeta de Identificación Vehicular.

Los pasajeros no deben ser transportados en la cabina del conductor. De lo contrario, el inspector deberá generar el Acta de Control No Conforme por el incumplimiento al numeral 42.1.16 tipificado con código C.1 b) indicado en el Anexo N°6, debiendo precisar en el acta, el nombre e identificación de las personas transportadas en dichas áreas.

Los usuarios cuenten con comprobante de pago. Caso contrario, el inspector impone el Acta de Control No Conforme por el incumplimiento al numeral 42.1.11, tipificado con el código C.4 c), indicada en el Anexo N° 6, debiendo consignar en el acta, la cantidad, nombres y Documentos Nacionales de Identidad de las personas en dicha condición.

Que el Manifiesto de Usuarios se encuentre correctamente llenado. Esto es, que contenga los nombres, apellidos, edad, DNI, pasaporte o carné de extranjería de los usuarios. Deberá verificarse además que corresponda la información registrada en dicho Manifiesto con los usuarios que se encuentran en el vehículo. De lo contrario, impondrá las Actas de Control No Conforme correspondientes por las infracciones I.7c, I.3b o I.3 d, según corresponda, señaladas en el Anexo N°2.

En caso se verifique a menores de edad de más de cinco (5) años que no tengan su propio asiento, el inspector impone el Acta No Conforme por la infracción S.6.a señalada en el Anexo N°6.

Sin perjuicio de la imposición del acta de control, el fiscalizador gestiona con el conductor y/o la tripulación del carro la posibilidad de asignación de un asiento al menor de edad. Las gestiones realizadas y su resultado, así como los datos personales del menor, y de la persona con la que se encontraría el menor, serán señalados en la sección de observaciones del acta.

Los menores de edad que se encuentren en el vehículo deben contar con DNI o Partida de Nacimiento y encontrarse en la compañía de por lo menos, uno de sus padres. En caso el menor de edad se encuentre viajando sin la compañía de al menos, uno de sus padres, deberá contar con la autorización notarial o judicial correspondiente para el viaje.

De identificarse menores de edad a quienes se haya expedido un boleto de viaje, que no cuenten con documentos personales, o no se encuentren en compañía de

por lo menos, uno de sus padres y no cuenten con la autorización notarial o judicial correspondiente, el inspector procede a imponer el Acta de Control No Conforme, por el incumplimiento al numeral 42.1.22, tipificado con el código C.4c y aplica la medida preventiva respectiva, de acuerdo al Anexo N°6.

El inspector deberá detallar en la sección observaciones del Acta de Control No Conforme, el número de boleto de viaje, el nombre del menor, el documento que no porta al momento de la intervención, así como los datos personales de la persona que se encontraba con el menor, de ser el caso; los datos del efectivo policial a quien se le comunicó y/o dejó en custodia al menor.

Sin perjuicio de la emisión del boleto de viaje, de verificarse menores de edad sin la compañía de por lo menos, uno de los padres, que no cuenten con la autorización notarial o judicial correspondiente, inmediatamente el inspector, de encontrarse un policía en el lugar de la intervención, pone a disposición de este al menor de edad, a fin de que proceda a su identificación y las labores que incumban. En este caso, el inspector debe solicitar la firma del Acta de Control al efectivo policial.

De no encontrarse el efectivo de la PNP en el lugar de la intervención, el inspector llama al 105 para comunicar el hecho y requerir su presencia inmediata, además remite inmediatamente el Acta de Control o informe a la PNP mediante el aplicativo Fiscamóvil o correo electrónico para la implementación de las acciones correspondientes.

Sobre el Lineamiento Sectorial para la Prevención del Covid-19 en el Servicio de Transporte Terrestre Regular de Personas a nivel Nacional y Regional, se debe tener en cuenta que:

El conductor, la tripulación y el cobrador cuentan con mascarilla y protector facial, en buen estado de conservación y limpieza. La mascarilla debe ser utilizada de manera correcta y permanente durante todo el viaje.

Los beneficiarios utilizan, durante la prestación, mascarilla y protector facial.

En todo instante se asegura una apropiada ventilación del carro, mediante las ventanas, tragaluces, en caso el clima lo permita.

En caso el carro no cuente con una división para el chofer, que se haya acondicionado un panel de protección sanitaria que sitie al chofer de los

beneficiarios, que cumpla con las características establecidas en el Anexo II del “Lineamiento Sectorial para la Prevención del Covid-19 en el Servicio de Transporte Terrestre Regular de Personas en los Ámbitos Nacional y Regional”.

De no contar con la división de polietileno u otro material similar, solo podrán transportarse usuarios en los sillones aledaños a la ventana.

Que no se excede el aforo máximo de asientos del carro, trasladando solamente beneficiarios reposados.

Los asientos que no deben ser usados por los usuarios, se encuentren señalizados.

Para el servicio de transporte de personas, el inspector ingresa al vehículo, a fin de verificar las siguientes situaciones en las que se ofrece la prestación:

“Lineamiento Sectorial para la Prevención del Covid-19 en el Servicio de Transporte Terrestre Especial de Personas”.

El conductor y los pasajeros deben portar mascarilla, así como protector facial.

El vehículo cuenta con panel de protección sanitaria que incomunique al chofer de los beneficiarios, que cumpla con las características establecidas en el Anexo II del “Lineamiento Sectorial para la Prevención del Covid-19 en el Servicio de Transporte Terrestre Especial de Personas”.

Solo transporta usuarios sentados, respetando el aforo máximo establecido.

En caso se utilice el vehículo al 100% de los sillones, debe contar con un telón de polietileno u otro material equivalente para el recogimiento entre sillones. Para tal efecto, se podrá usar spray con agua.

En caso no se cuente con el telón de polietileno u otro material similar, solo podrán transportarse usuarios en los sillones adyacentes a la ventana, debiendo estar señalizados los asientos que no pueden ser utilizados.

En el caso de los carros de la clase M2, no se debe usar el sillón del copiloto, debiendo estar señalado dicho asiento.

Todas las ventanas del carro se encuentran operantes, de tal forma que el vehículo esté ventilado durante la prestación.

Se ha destinado y aislado un lugar para aquellas personas que en el transcurso de la prestación del servicio muestren algún síntoma del COVID-19.

El inspector también podrá solicitar que se abran las bodegas del vehículo a fin de realizar una inspección visual y sobre la base de ello, detectar si se transporta bienes inflamables, explosivos, corrosivos, venenosos o equivalentes. Asimismo, verificará que en las bodegas no se transporten personas.

Asimismo, el inspector, de acuerdo a la información del FISCAMÓVIL y, de ser necesario, de la comunicación telefónica con el operador del Centro de Gestión y Monitoreo, verifica que el vehículo transmite la información del mismo al Sistema de Control y Monitoreo de Flota de la Sutran.

Para el caso de la prestación de transporte de mercancías, el inspector verifica las siguientes condiciones:

Las mercancías se encuentran estibadas, atadas o protegidas con los elementos obligatorios para impedir que se deslicen o desplomen del carro.

No se transporta personas en el vehículo.

Protocolo Sanitario Sectorial para la Prevención del Covid-19, en el Transporte Terrestre y Ferroviario de Carga y Mercancías y Actividades Conexas de Ámbito Nacional, se debe verificar lo siguiente:

El vehículo mantiene una ventilación apropiada dentro carro en el transcurso del viaje, conservando las ventanas de la cabina del carro accesibles.

El conductor y el copiloto cuentan con el equipo de protección y desinfección.

Entorno a la verificación de lo señalado en el literal G., el inspector, de observar alguno de los hechos descritos en los Anexos N°6 y N° 8, genera un Acta de Control No Conforme, por cada infracción o incumplimiento detectado y, aplica las medidas preventivas que correspondan, señalándolas en el acta.

Inspección técnica del vehículo

El inspector procede a verificar que en el vehículo se porten los siguientes elementos de emergencia:

Extintores en buen estado.

Una llanta de repuesto como mínimo y en buen estado de funcionamiento.

Conos o triángulos de seguridad.

Sobre el Lineamiento Sectorial para la Prevención del Covid-19 en el Servicio de Transporte Terrestre Regular de Personas en los Ámbitos Nacional y Regional.

El inspector revisa las siguientes condiciones técnicas del vehículo:

Que los neumáticos cumplan con lo establecido en el Reglamento Nacional de Vehículos, de acuerdo con su categoría (M, N, O). Para tal efecto, el inspector prioriza la inspección de la profundidad de la rodadura de los neumáticos. Para la medición de la profundidad de la rodadura del neumático, el inspector emplea y deja constancia en el acta del uso del instrumento de medición (profundímetro).

Cuenta con láminas retroreflectivas y estas cumplan con lo estipulado en el Reglamento. Para ello, el inspector emplea y deja constancia del uso del instrumento de medición métrica. De verificarse que las láminas retrorreflectivas no cubren el 25% de los laterales del vehículo. El inspector debe precisar en la sección observaciones del Acta de Control No Conforme, el metraje faltante.

El vehículo cuente con la cantidad de luces exigidas por el Reglamento, según se detalla en el Anexo N°11, de acuerdo con la clasificación vehicular y éstas se encuentran funcionando, debiendo consignar en la sección correspondiente a la descripción de los hechos del Acta de Control No Conforme, la ubicación de las luces que no se encuentran funcionando.

El inspector debe posicionarse en la parte posterior del vehículo para la verificación del funcionamiento del sistema de luces, debe hacerlo del lado del espejo retrovisor el conductor, de tal manera que el conductor pueda observarlo al momento de efectuar las señales con el brazo, para la verificación del funcionamiento de las luces.

En caso existan situaciones ambientales y atmosféricas que obstaculicen la limpidez del chofer, que se hayan encendido las luces del carro.

El carro debe contar con parachoques delantero o posterior.

En el caso del servicio de transporte regular de personas, de ámbito nacional, el inspector también revisa, las siguientes condiciones técnicas del vehículo:

Contar con litera para el descanso del chofer, en caso el servicio requiera de dos (2) conductores. Dicha litera debe medir cerca de 1.80 de largo y 75 cm de ancho debidamente ventilado.

El vehículo cuente con un aparato electrónico ubicado a la vista de los pasajeros, que muestre la rapidez que marca el velocímetro.

El vehículo cuenta con cinturones de seguridad.

Los sillones estén fijados rígidamente a la estructura del carro.

En el caso de la prestación de transporte especial turístico de individuos, de esfera nacional, el inspector revisa, adicionalmente a lo señalado en los literales H.1 y H.2, las siguientes condiciones técnicas del vehículo:

Los cinturones deben cumplir la Norma Técnica Peruana sobre la materia y éstas deben estar en buen estado de actividad.

El carro de categoría M2 o M3, tengan una distancia útil mínima de 75 cm entre asientos y con un ancho mínimo de 45 cm por pasajero.

Para el transporte de mercancías, el inspector debe verificar que adicionalmente a lo señalado en literales H.1 y H.2, el vehículo cuente con el dispositivo antiempotramiento, de conformidad con el Reglamento.

Entorno a la verificación de lo señalado en el literal H, el inspector, de observar alguno de los hechos descritos en los Anexos N°7 y N° 8, genera un Acta de Control No Conforme, por cada infracción o incumplimiento detectado y, aplica las medidas preventivas que correspondan, señalándolas en el acta.

Las teorías que sostienen a esta investigación, hacia la variable gestión por resultados, también se revisó una variedad de autores y normas legales que la gestión pública peruana ha desarrollado, al respecto, según el Decreto Supremo N° 123-2018-PCM, define a la Gestión para resultados como: “Las entidades públicas aplican la gestión para resultados como un modelo de gestión que permite identificar y adoptar decisiones sobre todos aquellos aspectos que contribuyan a la creación de valor público”.

En sentir de Milanesi (2018) mencionando a varios escritores ha destacado que la gestión por resultados tiene en enumeración determinadas atenciones como: a) la gestión por resultados se basa en la investigación para poder tomar de medidas; b) la gestión por resultados, se refiere a la responsabilidad y la sumisión de balances; c) la gestión por resultados se basa en el logro de los objetivos y se logran los resultados esperados.

La gestión por resultados requiere de herramientas que posibiliten las labores hacia el beneficio de corolarios, las cuales son: presupuesto por resultados, reporte de desempeño y rendición de balances, métodos de rastreo, estimación de capacidades y eventos, valoración asociativa y de propiedad de los productos, reportes de auditoria, obligaciones de servicio, y valoración de funcionarios (Milanesi, 2018).

De acuerdo con Padilla (2018) infiere que la gestión por resultados es una pieza fundamental, cabal, acreditado en el tiempo que da resultados prácticos, razonable para obtener en el marco temporal determinado; pretendiendo desplegar una cultura, ofreciendo una excelente prestación al poblador (p.135).

Según, Developmet (2017) alude que, tiene por propósito poseer regímenes y organizaciones estatales que, procediendo de manera adecuada, logren un mejor desempeño (p.102).

Delaux (2017) indica que la gestión por resultado es distinguida como administradora por objetivo, ya que trata de mejorar la eficacia de la compañía mediante el compromiso e involucramiento del trabajador en las diligencias que despliega (p.14).

Para Kaufmann, Sanginés, García (2015), la situación del patrón de gestión por resultados “las organizaciones públicas deben facilitar la dirección efectiva e integrada para alcanzar un proceso de creación de valor público a fin de optimizarlo, asegurando una máxima eficacia y eficiencia de su desempeño” (p. 39).

La gestión por resultados al estar encaminado a la administración estatal, posee como finalidad certificar que los caudales manejados y esfuerzos ejecutados se concentren en el logro de los fines y metas institucionales (Gómez, 2015, p.65).

La Gestión por resultados, cuenta con las siguientes dimensiones:

La simplificación administrativa

Se basa en identificar y prescindir requerimientos, pretensiones y formulismos innecesarios en los procedimientos administrativos de manera tal que se reduzcan los periodos de aguardo. La importancia que se le da a la gestión de simplificación administrativa implica si son necesarios de acuerdo a la alta petición, siendo prioridad para la población, si son diligencias económicas tienen un costo considerable de cumplimiento, periodos de aguardo y sugerencias, entre otros.

La calidad en las regulaciones

Se asume que la ordenación sea una herramienta con la cual se pueda conseguir objetivos de política pública, acogiendo la disposición de regular fundada en certidumbre, coherencia, valoración de viabilidad de impacto y los trabajos administrativos, con el objetivo de lograr el progreso completo y próspero. Las instituciones estatales esgrimen los estudios de calidad regulatoria y demás herramientas que están amparadas por el marco del proceso de calidad, a fin de valorar y calcular impactos, así como de eliminar las cargas administrativas y costos, propuestas regulatorias o disposiciones legales vigentes. De esta manera, la valoración de las regulaciones contiene el estudio de las orientaciones de gestión interna y la exclusión de ordenamientos de gestión administrativa que conciban menos eficaz a la institución.

El gobierno abierto

Se basa en la transparencia y acceso a la información, rendición de balances, cooperación ciudadana y subvención e invención, tratando de involucrar al pueblo en la toma de providencias de la administración estatal, la enunciación y ejecución de estrategias estatales y el avance de la propiedad del suministro de bienes, servicios y ordenaciones, para fortalecer la democracia, la legalidad de la gestión estatal y la prosperidad colectiva.

La coordinación interinstitucional

Es una disposición orientada a crear conexión y articulación en las mediaciones estatales para el logro de la mejora de la gestión interna, a través de grupos de

caudales y capacidades. Cuando existe la integración de instituciones estatales de diversos niveles de gobernanza, este se ilustra de manera vertical, o en una correlación horizontal siempre y cuando existan instituciones de nivel de gobierno.

La estructura, organización y funcionamiento del Estado

Las instituciones estatales acorde a sus capacidades y ocupaciones acogen una categórica ordenación y se instauran con el objetivo de manifestar para que fueron establecidas y así dar cumplimiento en la atención de las insuficiencias de los individuos. El esquema institucional se ejecuta en función de la intención o corolario a alcanzar, por consiguiente, la ordenación es un medio para instaurar la labor, la toma de decisiones, las responsabilidades agrupadas a las situaciones, entre otros.

La mejora en la productividad

Se mejora la gestión interna teniendo en cuenta el costo-efectividad proveniente de la gestión. Advierte la disminución de todos aquellos encargos, marchas, exigencias, que perturben su producción, promoviendo aquellos otros que favorezcan a su aumento o progreso, tales como la creación, la ejecución de servicios formados y puntos colaborados, entre otros de equivalente naturaleza.

El incremento de producción emprende la racionalización del precio de las materias para la preparación de sus caudales y productos; la moderación de los servicios deseados y las materias que serán usados, y la correlación entre los corolarios presentes y los resultados deseados.

La gestión de procesos

Es organizar, dirigir y controlar las diligencias de labor de una institución estatal.

Vislumbra quehaceres convenientes de los procedimientos de la institución, así como la comprobación y los estudios que se desarrollan para tratar de implementar los avances, teniendo en cuenta los métodos que ayuden a cumplir con los metas de la institución estatal. Las instituciones estatales cuentan con instrumentos de gestión que les permite tomar decisiones con el objetivo de incrementar su eficacia y eficiencia.

Evaluación de riesgos de gestión

Las instituciones estatales regulan y realizan diligencias predestinadas a la gestión del riesgo como componente para ayudar a la consecución de las metas. Comprende la diligencia ordenada de experiencias para la individualización, el examen, la valoración, el seguimiento, el tratamiento, y la exploración del peligro. Se basa en la persecución de lineamientos y métodos establecidos con la Secretaría de Integridad Pública de la Presidencia del Consejo de Ministros y la Contraloría General de la República en el marco de sus pertinentes capacidades.

La gestión del conocimiento

Su intención es provocar y concentrar discernimiento útil para la gestión de la institución, favoreciendo a las disposiciones. Vislumbra gestiones encaminadas a identificar la documentación para optimizar la gestión interna y la toma de disposiciones, tal como emparentadas a su propagación y promoción de lugares de reciprocidad entre servidores o entre instituciones estatales para su aprovechamiento y uso.

Se prevalece la documentación clave para el ejercicio de las ocupaciones sustantivas, así como aquella que suscite limpidez, seguridad jurídica, incremento de la producción, validez y eficacia de la institución.

III. METODOLOGÍA

3.1 Tipo y diseño de investigación

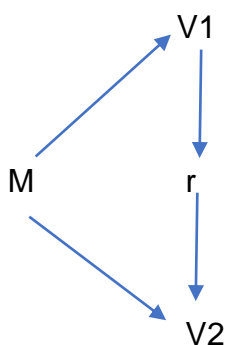
Tipo de investigación.

El estudio es de tipo básica, de acuerdo con Rodríguez, Daniela (2020) la investigación básica busca aumentar el discernimiento para contestar interrogantes que en su oportunidad sean aplicados a otras indagaciones.

Diseño de investigación.

Para el estudio se consideró una investigación no experimental tipo descriptivo correlacional, y, según lo propuesto por Curtis, Comiskey, & Dempsey (2016) se ocupa de establecer relaciones entre dos o más variables en la misma población o entre las mismas variables en dos poblaciones.

Esquema de diseño:



Dónde:

M = 40 colaboradores de la SUTRAN en la Región San Martín

V1 = Fiscalización de campo

V2 = Gestión por resultados

r = Relación entre las variables de estudio

3.2 Variables y operacionalización:

De acuerdo con Cordero (2015) menciona que la variable se encuentra en el título de la investigación y que es capaz de adoptar diferentes valores al ser medida en diferentes individuos.

Espinoza (2019), menciona que la operacionalización es de vital relevancia porque en ella se detallan los aspectos que se desean cuantificar, conocer y registrar con el objetivo de llegar a las conclusiones.

Variable 1: Fiscalización de campo

Variable 2: Gestión por resultados

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

Población:

Se considera a la población como un grupo de participantes potenciales sobre el cual se requieren ciertos datos para ser analizados, los mismos que deben poseer siquiera un atributo de beneficio para la investigación (Asiamah, Mensah, & Oteng-Abayie, 2017). En tal sentido, la población estuvo representada por 40 colaboradores de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías en la Región San Martín.

Criterios de selección

Manzano y Perdomo (2016), reseñan sobre criterios de inserción y supresión, que son una técnica para identificar a la población a estudiar y posiblemente las conclusiones. Siendo importante para aplicar a otras poblaciones de similares características, además de que está asociada con el tipo de investigación que se realice. Estos son:

Criterios de inclusión:

Suárez-Obando F. (2016) manifiesta que se pueden encontrar en las reglas de investigación, adjudicados a una lista de características que deben ser cumplidas por las personas que serán reclutados en el estudio. Para el presente, está compuesto por todos los colaboradores de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías en la Región San Martín, que accedan a su consentimiento para la aplicación de los materiales de investigación.

Criterios de exclusión:

Para Arias-Gómez J, Villasís-Keever MÁ, Miranda-Novales MG (2016), se refiere las características que presentan las personas y que estos puedan alterar o modificar los resultados. En el presente caso serán los colaboradores inmersos en algún tipo de Proceso Administrativo Disciplinario.

Muestra:

La muestra es una fracción determinada de sujetos u objetos que son elegidos de la población para el estudio (Martínez, et al., 2016). En la presente investigación, se trabajó con todo el personal, correspondiente a 40 colaboradores.

Muestreo:

Para Otzen, Tamara, & Manterola, Carlos. (2017), tiene como finalidad, el estudio de la relación entre la distribución de una variable en la población y la variable en la muestra de estudio. En el presente estudio no se aplicó técnicas estadísticas de muestreo.

Unidad de análisis:

Los colaboradores de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías en la Región San Martín.

3.4 Técnica e instrumento de recolección de datos, validez y confiabilidad:

Técnica

La técnica utilizada fue la encuesta, debido a que es una de las principales técnicas más comunes y más usadas ya que se puede acopiar grandes datos de información, por otro lado, consiste en realizar una entrevista con un documento estructurado, suele ser un proceso planificado. (Rodríguez – Sosa y Burneo, 2017, p. 103). Para Lema, S.(2016), considera que es una técnica de recolección de información en la cual se hace contacto con las personas a través de cuestionarios.

Instrumento

Para López-Roldán, P.; Fachelli, S. (2015), sirve para recopilar información necesaria que permite contrastar el modelo de análisis. En el presente trabajo se diseñó dos cuestionarios los mismos que fueron estructurados y estandarizados. Para la variable “Fiscalización de campo” se preparó un cuestionario de fabricación propia, de 24 ítems. Para la variable “Gestión por Resultados” se diseñó un cuestionario de fabricación propia de 27 ítems. Para ambos instrumentos se utilizó la escala tipo Likert con los siguientes valores:

- 1 Totalmente en desacuerdo
- 2 En desacuerdo
- 3 Indiferente
- 4 De acuerdo
- 5 Totalmente de acuerdo

Validez

Es la medición de los conceptos de manera precisa estudios cuantitativos (Heale & Twycross, 2015). La eficacia de los materiales está dada por el juicio de expertos y se confirma con la validación de los instrumentos que demuestra resultados aceptables en el juicio de expertos.

| Variable | N.º | Especialidad | Promedio de validez | Opinión del experto |
|------------------------|-----|--------------|---------------------|---------------------|
| Fiscalización de campo | 1 | Metodólogo | 4,8 | Existe suficiencia |
| | 2 | Especialista | 4,9 | Existe suficiencia |
| | 3 | Especialista | 5,0 | Existe suficiencia |
| Gestión por resultados | 1 | Metodólogo | 4,8 | Existe suficiencia |
| | 2 | Especialista | 5,0 | Existe suficiencia |
| | 3 | Especialista | 4,3 | Existe suficiencia |

Los instrumentos que servirán para la recopilación de la información, fueron evaluados a juicio de expertos por tres especialistas; quienes tuvieron la responsabilidad de verificar la coherencia y pertinencia de los indicadores con las variables de estudio. Para la variable Fiscalización de campo el promedio fue de 4,9. Para la variable Gestión por resultados se obtuvo un promedio de 4,7, equivalente a “excelente” para ambos casos según la escala utilizada para la validación.

Confiabilidad

Quero (2010). Precisa que “la confiabilidad de una medición o de un instrumento, según el propósito de la primera y ciertas características de la segunda, puede tomar varias formas o expresiones al ser medida o estimada: coeficientes de precisión, estabilidad, equivalencia, homogeneidad o consistencia interna, pero el denominador común es que todos básicamente expresados como diversos coeficientes de correlación”.

| Variable | N° de ítems | Confiabilidad |
|------------------------|-------------|---------------|
| Fiscalización de campo | 24 | 0.9 |
| Gestión por resultados | 27 | 0.9 |

3.5 Procedimientos:

A partir de la planificación realizada en la etapa de Proyecto de Investigación, se han ejecutado las diversas etapas del proceso. Se inició elaborando una matriz de consistencia, luego a través de la revisión de diversas fuentes se preparó el marco teórico y la metodología de la investigación. Se diseñaron dos cuestionarios los mismos que fueron validados. Posteriormente la información recopilada fue procesada en el software estadístico SPSS y presentados en tablas para su análisis.

3.6 Método de análisis de datos:

La información obtenida fue procesada a través del programa SPSS IBM STAT versión 22, donde se utilizó el coeficiente de correlación de Rho de Spearman para determinar la correlación entre las variables. Del resultado del procedimiento de datos será interpretada con apoyo de la siguiente tabla.

| RANGO | Índice de relación |
|---------------|----------------------------------------|
| -1 | Correlación negativa grande y perfecta |
| -0.9 a -0.99 | Correlación negativa muy alta |
| -0.7 a -0.89 | Correlación negativa alta |
| -0.4 a -0.69 | Correlación negativa moderada |
| -0.2 a -0.39 | Correlación negativa baja |
| -0.01 a -0.19 | Correlación negativa muy baja |
| 0 | Correlación nula |
| 0.01 a 0.19 | Correlación positiva muy baja |
| 0.2 a 0.39 | Correlación positiva baja |
| 0.4 a 0.69 | Correlación positiva moderada |
| 0.7 a 0.89 | Correlación positiva alta |
| 0.9 a 0.99 | Correlación positiva muy alta |
| 1 | Correlación positiva grande y perfecta |

Fuente: Hernández Sampieri, 2014.

3.7 Aspectos éticos:

De acuerdo con Siurana (2010) la indagación tuvo en cuenta los principios éticos de beneficencia, en tal sentido se tendrá cuidado de no causar daño físico a psicológico durante la investigación. Con respecto al principio ético de no maleficencia, durante la investigación se tendrá cuidado de no ofender a los participantes o cualquier otro involucrado con respecto a creencias, origen, cultura, preferencias, entre otros. Asimismo, se tendrá en cuenta el principio de autonomía respetando la privacidad, confidencialidad y solicitando el consentimiento informado. Finalmente, se tendrá en cuenta el principio ético de justicia, siendo equitativos durante el proceso de investigación.

IV. RESULTADOS

A continuación, se muestran los resultados sobre las percepciones que tienen los colaboradores de la Unidad Desconcentrada Región San Martín de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías.

4.1. Nivel de la fiscalización de campo de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, San Martín 2021.

Tabla 1

Nivel de la fiscalización de campo de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, San Martín, 2021

| Escala | Rangos | Frecuencia | Porcentaje |
|---------|---------|------------|------------|
| Malo | 26-94 | 4 | 10.00 |
| Regular | 95-117 | 32 | 80.00 |
| Bueno | 118-120 | 4 | 10.00 |
| Total | | 40 | 100,0 |

Fuente: cuestionario aplicado a los colaboradores de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías en la Región San Martín.

Interpretación:

De acuerdo con la tabla 1, el 80 % de los colaboradores consideran que el nivel de la fiscalización de campo de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías es regular, un 10 % indicó que es buena y otro 10% indicó que es mala.

4.2. **Nivel de la gestión por resultados de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, San Martín 2021.**

Tabla 2

Nivel de la Gestión por Resultados de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, San Martín, 2021

| Escala | Rangos | Frecuencia | Porcentaje |
|---------|---------|------------|------------|
| Malo | 73-95 | 10 | 25.00 |
| Regular | 96-116 | 20 | 50.00 |
| Bueno | 117-132 | 10 | 25.00 |
| Total | | 40 | 100,0 |

Fuente: Cuestionario aplicado a los colaboradores de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías en la Región San Martín.

Interpretación:

Como se observa en la tabla 2, el 50 % de los colaboradores encuestados piensan que el nivel de la gestión por resultados de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías es regular, un 25 % indicó que es bueno y otro 25 % indicó que fue mala.

4.3. **Relación entre las dimensiones fiscalización de campo y la gestión por resultados de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, San Martín, 2021.**

Tabla 3

Relación entre las dimensiones de Fiscalización de campo y Gestión por Resultados en la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, San Martín, 2021.

| Dimensiones | Coef. Spearman | Significación |
|-------------------------------------------------------------------------------|----------------|------------------|
| D1: Revisión y exhibición de información obligatoria en el terminal terrestre | 0.268 | No significativo |
| D2: Revisión de condiciones de seguridad y sanitarias | 0.478 | Si (0.01) |
| D3: Revisión documental del vehículo | 0.321 | Si (0.05) |
| D4: Revisión documental del conductor | 0.236 | No significativo |
| D5: Revisión de las condiciones del conductor | 0.118 | No significativo |
| D6: Revisión de la exhibición de información obligatoria | 0.000 | No significativo |
| D7: Revisión de condiciones de seguridad y sanitarias | 0.088 | No significativo |
| D8: Revisión documental del vehículo | 0.198 | No significativo |

Fuente: Cuestionario aplicado a los colaboradores de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías en la Región San Martín.

Interpretación:

Como se evidencia en la tabla 3, la dimensión revisión de condiciones de seguridad y sanitarias tiene una significancia de 0.01 y la dimensión revisión documental del vehículo tiene una significancia del 0.05.

4.4. Relación entre la fiscalización de campo y la gestión por resultados de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, San Martín, 2021.

Antes de determinar la relación entre las variables, se procedió a determinar la normalidad de la distribución de los datos obtenidos sobre las variables. Dado de que la muestra es menor o igual a 49.

Tabla 4

Prueba de normalidad

| | Estadístico | Shapiro-Wilk gl | Sig. |
|---------------|-------------|--------------------|-------|
| Fiscalización | 0.621 | 40 | 0.000 |
| Gestión | 0.809 | 40 | 0.000 |

Fuente: base de datos contenida en SPSS v. 22

Interpretación:

La pauta de decisión indica que la significancia bilateral debe ser mayor a 0.5 para que se pueda decir que presenta una distribución normal. Siendo la significación bilateral de 0.00 menor a 0.05, por tanto, los datos poseen una repartición no normal y corresponde aplicar el coeficiente de correlación de Rho de Spearman.

Tabla 5

Coefficiente de correlación Rho de Spearman

| | | Fiscalización (agrupado) | Gestión (agrupado) |
|--------------------|---------------|-----------------------------|-----------------------|
| Rho de Spearman | Fiscalización | r | 1.000 |
| | | p | .316** |
| | | N | .047 |
| | Gestión | r | 40 |
| | | p | .316** |
| | | N | .047 |
| | | 40 | 40 |

** . La correlación es significativa en el nivel 0,05 (2 colas).

Fuente: base de datos contenida en SPSS v. 22

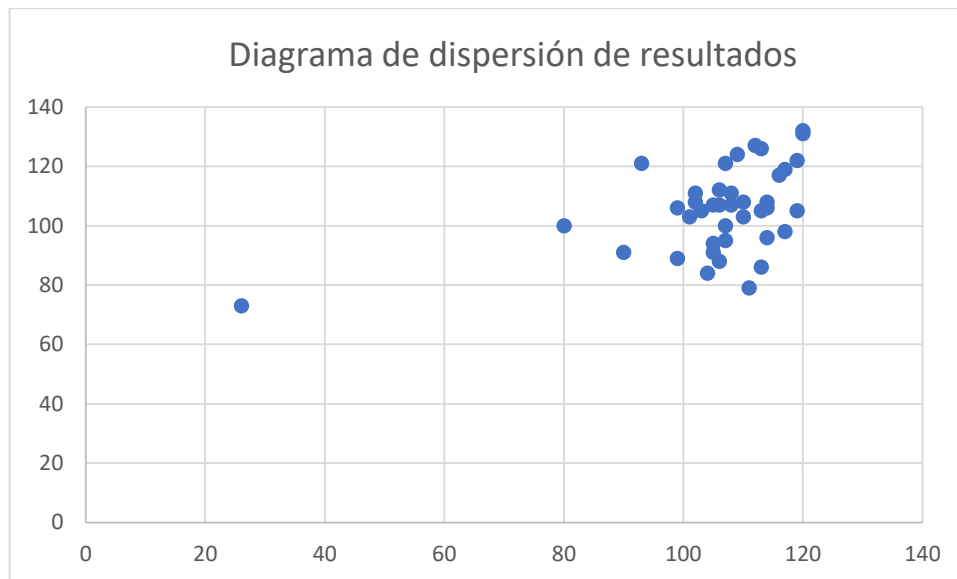


Figura 1. *Gráfico de dispersión*

Interpretación:

Para la presente investigación se plantearon las siguientes hipótesis:

Hi: Existe relación significativa entre la fiscalización de campo y la gestión por resultados de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, San Martín, 2021.

Ho: No existe relación significativa entre la fiscalización de campo y la gestión por resultados de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, San Martín, 2021

De la información obtenida, se evidenció un coeficiente de correlación R de Pearson de 0.316, quiere decir una correlación positiva baja, asimismo es significativa con un nivel de 0.05 lo que explica que la relación entre las variables es significativa, refutando la hipótesis nula.

V. DISCUSIÓN

A partir de los descubrimientos encontrados en la presente indagación, se evidenció que el 80 % de los colaboradores encuestados considera que el nivel de la fiscalización de campo de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, San Martín, 2021 es regular, un 10 % de colaboradores considera que es buena y otro 10 % considera que la fiscalización de campo es mala. Esto demuestra pues que un gran porcentaje de los trabajadores, por no decir todos consideran que a pesar de que la institución hace denodados esfuerzos por sacar directivas internas para un eficiente trabajo de campo por parte de los inspectores, esto no es suficiente ya que la gran mayoría lo considera regular y un porcentaje muy pequeño considera que es bueno, pues no se llega ni al 20 % de que el trabajo que viene realizando la institución sea bueno, lo cual refleja un descontento de parte de los colaboradores y en específico del personal operativo, como son los inspectores, ya que son ellos quienes día a día, vienen ejerciendo el rol fiscalizador en toda la red vial nacional de nuestra país.

A efectos de evitar que se sigan produciendo más accidentes de tránsito por culpa de conductores inescrupulosos que no respetan las normas legales y por ende no se respetan los límites de velocidad entre otros factores, esto guarda relación con el estudio realizado por García y Olmedo (2018), quienes, en su estudio, concluyeron que no solo los transportistas informales, sino también los formales incumplen determinadas normas relacionadas al transporte. El tema de la fiscalización de campo toma en cuenta diversos factores que los transportistas, conductores deben cumplir con brindar un buen servicio a los beneficiarios, los cuales en su gran mayoría hacen caso omiso a las disposiciones legales, generando que los inspectores impongan actas de control no conforme, los cuales puede ser un acta de incumplimiento o un acta de infracción, dependiendo del tipo de falta en que incurran.

A este punto también hay que sumarle a que, a nivel nacional, pocos son los terminales terrestres formales, y cuando se habla de formales, nos referimos a todos aquellos que cuentan con su documentación en regla para funcionar como tal, donde no solo deben contar con tener un permiso municipal, sino también deben estar debidamente habilitados. Sin ir muy lejos como nuestro estudio está centrado

en la Región San Martín, tenemos que el terminal terrestre de la ciudad de Moyobamba no está funcionando en la actualidad, y esto se debe a que no está habilitado por la autoridad competente, lo cual demuestra que hay desidia por parte de las autoridades locales, donde lo único que genera es caos e informalidad, ya que los usuarios de las empresas de transporte van a tener que hacer uso de empresas no supervisadas por las autoridades. Aunado a ello también se suma que estos terminales terrestres no están implementados con las especificaciones de seguridad para prevenir el Covid - 19, siendo un foco de contagio altamente peligroso para la sociedad.

Respecto de la revisión documental del vehículo, a los transportistas se les exige determinada información que deben presentar al momento que son fiscalizados y también se valen de instrumentos tecnológicos para facilitar las fiscalizaciones como lo es el aplicativo FISCAMOVIL, aplicativo que se usa en los celulares institucionales que tiene sus pro y sus contra, dentro de lo bueno que se puede rescatar es que facilita mucho el trabajo de los inspectores ya que no están escribiendo a mano como lo era anteriormente, ya que ello generaba que se demoren mucho tiempo en fiscalizar lo cual generaba molestia en los conductores, pero tiene su lado negativo que si bien no es constante, al ser un sistema informático tiene sus fallas, pues en ocasiones no hay señal o se congestiona y hace que se genere retraso en el trabajo de los inspectores, dentro de su lado negativo se tiene también que hoy en día el uso de este aplicativo ya no permite que en caso de fallas se pueda usar las actas manuales que fue lo que se usaban los colaboradores de SUTRAN en sus inicios, lo cual considero no es bueno, ya que en todo tipo de trabajo debe haber alternativas de solución ante un problema. Asimismo, se tiene el tema de las condiciones que debe cumplir un conductor para que pueda manejar un vehículo del servicio de transporte en sus diferentes modalidades en el que se desempeñe, ya sea un servicio regular o bien dentro del servicio especial, como el tema de la edad, el estar sobrio, que no exceda de las horas de conducción permitidas, entre otros aspectos, cosa que está bien que se fiscalice, pero en lo que si se discrepa respecto de este punto es en lo concerniente a que los choferes deben estar debidamente uniformados, lo cual considero que no es muy relevante o que pueda influir en que eso va generar que maneje de una

mejor manera, ya que en los índices de accidentes ocurridos eso no se ve reflejado, razón por la cual, se hace la sana crítica de que este tipo de disposiciones no se deberían fiscalizar, mucho menos ponerlo como un requisito para manejar un vehículo.

En esa misma línea de estudio, la investigación evidenció que el 50 % de los colaboradores encuestados manifiestan que el nivel de la gestión por resultados de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, San Martín, 2021 es regular, el 25 % indicó que es buena y otro 25 % manifestó que es mala. Los resultados obtenidos tienen cierta relación con la investigación de Reátegui (2019), quien en su estudio, llegó a determinar que el 54 % de encuestados respondió que es medio y en la investigación se obtuvo que el 50% de encuestados considera que la gestión por resultados es regular, como se ve, solo hay una diferencia de un 4 % de diferencia, pero también se tiene que tener en consideración que en el estudio de Reátegui, la población encuestada fue de 108 trabajadores, cifra superior en comparación a nuestro estudio, en donde solo se encuestó a 40 colaboradores.

El presente estudio evidencia que hay un descontento por parte de los colaboradores respecto de las gestiones que hacen los altos funcionarios de la institución, tanto a nivel interno, como a nivel externo, a nivel interno seguramente por no tener un trato más directo para con sus subordinados, y en el ámbito externo, el no tener un mejor trato en respecto del servicio que se brinda a los administrados, pues hay un porcentaje que considera que la gestión por resultados es mala, esto se debe a que en determinadas ocasiones los trámites demoran más de lo normal para dar una respuesta oportuna a quienes están haciendo seguimiento de sus casos, después de haber sido infraccionados con un acta de control no conforme. Como se ve respecto de este punto, hay un gran desafío institucional en cuanto a lo relacionado con la simplificación administrativa, pues los trámites de los administrados demoran mucho cuando presentan algún descargo, salvo cuando pagan donde de alguna forma se les responde un poco más rápido, lo cual considero no está bien y los altos funcionarios deberían tomar nota al respecto. También este bajo índice de los porcentajes obtenidos en cuanto a la gestión por resultados se deba a que el personal de campo, específicamente los inspectores

me pongo en sus zapatos y considero de que ellos no se sienten respaldados en un 100 % por las máximas autoridades de la entidad, pues por ejemplo hay ocasiones en que son denunciados producto de la labor que realizan y no se les permite que un abogado de la institución los apoye de oficio, sino que tienen que realizar un determinado trámite para que puedan acceder a un abogado particular que los represente, ya sea a nivel del Ministerio Público o a nivel del Poder Judicial o Policial y si es que pierden el caso tendrán que devolver lo que la entidad pago al abogado particular, hechos absurdos por decirlo menos, porque si la entidad cuenta con abogados y que estos no los puedan defender es algo ilógico, pues el personal de campo realiza su trabajo por que reciben órdenes de sus superiores, no porque se les antoja a ellos fiscalizar.

Este bajo índice también se puede ver afectado en que la gran mayoría de veces el personal operativo (Inspectores), trabajan en días feriados, como son día del trabajo, fiestas patrias, navidad y año nuevo, entre otros considerados como tal, pero no se les compensa económicamente por ese día que en teoría deberían estar descansando y tampoco se les compensa con días de descanso posteriormente y cuando van a realizar operativos en lugares alejados no se les quiere reconocer gastos de alimentación, lo cual refleja que si bien se exige el cumplimiento de metas y que hay que fiscalizar a los que realizan servicio de transporte en todas sus modalidades, de alguna u otra manera se les debería compensar, ya que como se dice en el argot popular, no todo es trabajo, y esto va ser beneficioso, no solo para el trabajador, sino para la misma entidad, pues los colaboradores van a ver con buenos ojos de que sus superiores si los toman en cuenta y velan por su bienestar, pues teniendo a los colaboradores satisfechos, van a producir mucho más en bien de la entidad que los ha contratado, pero si es todo lo contrario y que por el contrario, sus superiores no los valoran, van a trabajar con desgano.

Otro punto crucial respecto a la gestión por resultados, es lo relevante a la coordinación interinstitucional con otras instituciones públicas, en especial con la Policía Nacional del Perú, que de acuerdo a la ley de la materia, deben prestar apoyo y auxilio a las autoridades competentes en materia de transporte, cosa que no sucede de manera eficaz, ya que si bien los efectivos policiales acompañan a

los inspectores en los operativos que se realizan a lo largo de la red vial nacional que pasa por la Región San Martín, ellos solo lo hacen por escaso tiempo, ya sea dos a tres horas, cuando un operativo de nuestra entidad dura en promedio ocho horas diarias y ese sería el número de horas que deberían estar los miembros de la policía, ya que es de mucha ayuda que estén presentes, pues los conductores constantemente amenazan a los inspectores e incluso les han agredido y esto es lo que los colaboradores consideran que los directivos no lo están haciendo de manera adecuada.

En lo que respecta a la gestión de procesos de la gestión por resultados, también se ve reflejado que las Unidades Desconcentradas de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, no cuentan con una independencia o autonomía total como se dice, pues si bien se coordina con los funcionarios de la sede central para la realización del trabajo encomendado, pues todo se reporta, lo cual no es malo, porque siempre hay que dar cuenta a nuestros superiores de las actividades que realizamos producto de nuestro trabajo y es en base a ello que se nos remunera en la administración pública, sino que el tema radica en que ya debe haber una independencia para que las mismas Unidades Desconcentradas tomen el control de todas las actividades que se van a realizar, de manera diaria, semanal, mensual y anual, para así poder mejorar a nivel operativo, como a nivel administrativo a efectos de que los administrados a quienes nos debemos obtengan respuestas oportunas de los tramites que realizan en las diferentes sedes a nivel nacional y que no solo nos vean como que solo nos dedicamos a fiscalizarlos para infraccionarlos.

En la presente indagación, se evidenció además la relación entre las dimensiones de fiscalización de campo y gestión por resultados. Al respecto, se tiene que la dimensión revisión de condiciones de seguridad y sanitarias tiene una significancia de 0.01 y la dimensión revisión documental del vehículo tiene una significancia del 0.05. Con respecto a las demás dimensiones se pudo constatar que no son significativos.

Finalmente, se buscó determinar la relación entre la fiscalización de campo y la gestión por resultados de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, San Martín 2021. De acuerdo con el coeficiente de correlación R de Pearson el un valor fue de 0.316 evidenciando una correlación positiva baja, siendo significativa con nivel 0.01, lo que indica que la relación entre las variables es significativa. Cabe destacar que este tipo de correlación ha sido muy estudiado por investigadores anteriores, sobre todo lo referido en cuanto a la variable fiscalización de campo; razón por la cual se recomienda que, para futuras investigaciones relacionadas a esta variable, se trate de profundizar mucho más, ya que es un tema muy interesante y no hay mucha bibliografía a nivel internacional, nacional y local. También a modo de recomendación es que se pueda trabajar con una población mayor a efectos de poder alcanzar resultados más precisos. Como recomendación personal para los futuros investigadores, y como parte de mi propia experiencia es que procuren llevar a cabo sus estudios de Maestría cuando tengan la oportunidad de aun estar sin esposa y sin hijos, ya que estos estudios se realizan los fines de semana y pues cuando uno trabaja y tiene familia, los fines de semana son para dedicarle tiempo a ellos, lo cual no es posible ni idóneo porque es complicado hacer dos cosas a la vez como estudiar y compartir con la familia a la que uno ama, pues al tener niñas y/o niños pequeños, requieren de mucho atención para con ellos y hay oportunidades que nos interrumpen en su desconocimiento y no nos concentramos de la mejor manera posible en las clases que recibimos.

VI. CONCLUSIONES

6.1. La relación entre la fiscalización de campo y la gestión por resultados de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, San Martín, 2021, es positiva baja con un coeficiente de 0.316, con una correlación significativa de 0.01.

6.2. El nivel de la fiscalización de campo de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, San Martín, 2021, fue medido por los colaboradores en un 80 % como regular.

6.3. El nivel de la gestión por resultados de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, San Martín, 2021, fue medido por los colaboradores en un 50 %, como regular.

6.4. La relación entre las dimensiones revisión de condiciones de seguridad y sanitarias tiene una significancia de 0.01 y la dimensión revisión documental del vehículo tiene una significancia del 0.05.

VII. RECOMENDACIONES

- 7.1. A la Superintendente de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías se recomienda mejorar los documentos de gestión de la institución para mejorar los objetivos institucionales.
- 7.2. Al Gerente de la Gerencia de Articulación Territorial se recomienda mejorar las directivas internas para alcanzar mejores niveles de fiscalización de campo.
- 7.3. Al Gerente General de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías se recomienda dar mayor autonomía a las Unidades Desconcentradas para mejorar la gestión por resultados de la entidad a nivel nacional.
- 7.4. A la Jefa de la Unidad Desconcentrada de la de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías en la Región San Martín se recomienda hacer las gestiones necesarias para que el personal operativo reciba el apoyo necesario de los miembros de la policía nacional.

REFERENCIAS:

- Aceves Rosas, I. (2016). *El alcance del control y la fiscalización en la Administración Pública Federal*. Encrucijada, Revista Electrónica Del Centro De Estudios En Administración Pública, 0(22).
- Arias-Gómez J, Villasís-Keever MÁ, Miranda-Novales MG. *El protocolo de investigación III: la población de estudio*. Rev Alerg Méx. 2016 abr-jun;63(2):201-206.
- Asiamah, N., Mensah, H. K., & Oteng-Abayie, E. F. (2017). *General, Target, and Accessible Population Demystifying the Concepts for Effective Sampling. Qualitative Report, 22(6), 1607-1621*. Obtenido de <https://nsuworks.nova.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=2674&context=tqr>
- Contreras (2018) *Gestión por resultados en las políticas para la superación de la pobreza en Chile*.
- Connell, J., Carlton, J., Grundy, A., Taylor, E., Keetharuth, A. D., Ricketts, T., & Brazier, J. (2018). *The importance of content and face validity in instrument development: lessons learnt from service users when developing the 41 Recovering Quality of Life measure (ReQoL)*. Quality of Life Research, 27(7), 1893-1902. Obtenido de <https://sci-hub.tw/10.1007/s11136-018-1847-y>
- Cordero, T. (2015). *Cuadro de operacionalización de las variables*. Recuperado de <http://iseptuc.blogspot.com/2015/01/cuadro-de-operacionalizacion-de-las.html>
- Curtis, E. A., Comiskey, C., & Dempsey, O. (2016). *Importance and use of correlational research. Nurse Researcher, 23(6), 20–25*. Obtenido de <https://sci-hub.tw/10.7748/nr.2016.e1382>
- Decreto Supremo N° 123-2018-PCM (2018). Por medio del cual se aprueba el Reglamento del Sistema Administrativo de Modernización de la

Gestión Pública. Publicada el 19 de diciembre 2018. Diario Oficial El Peruano, Lima.

Delaux, H. (2017). *Strategic HR Management Model in State Organizations*. Results Management. BoD – Books on Demand

Developmet, A. (2017). *Implementing Results-Based Budget Management Frameworks: An Assessment of Progress in Selected Countries*. Asian

Development Bank, Folgado. R. (2014). *Diseño y estimulación para mejorar el rendimiento laboral* (2° ed.). Chile: El mundo

Espinoza Freire, Eudaldo Enrique. (2019). *Las variables y su operacionalización en la investigación educativa. Segunda parte*. Conrado, 15(69), 171-180. Epub 02 de septiembre de 2019. Recuperado en 08 de julio de 2021, de http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1990-86442019000400171&lng=es&tlng=es.

Ferrer Sánchez, L. E. W. (2019). *La Gestión por resultados en la Fiscalización Laboral de la Intendencia Regional La Libertad – Superintendencia Nacional De Fiscalización Laboral, 2017* [Tesis doctoral, Universidad Cesar Vallejo]. <http://repositorio.ucv.edu.pe/xmlui/handle/UCV/30954>

García, M. C., & Varela, O. (2018). *Caracterización del transporte formal e informal como problemática de la movilidad en Santiago de Chile*. (Tesis de Maestría), Universidad ICESI, Cali, Colombia. Obtenido de https://repository.icesi.edu.co/biblioteca_digital/bitstream/10906/84559/1/T_G02240.pdf

Gómez (2020, 06). *Fiscalización diccionario.leyderecho.org Retrieved 05, 2021, from https://diccionario.leyderecho.org/fiscalizacion/*

Gómez, L. (2015). *La gestión por resultados en las entidades públicas* +001 4443^a ed). México: Ecoe Ediciones

Heale, R., & Twycross, A. (2015). *Validity and reliability in quantitative studies. Evidence-Based Nursing, 18(3), 66-67*. Obtenido de https://www.researchgate.net/publication/280840011_Validity_and_reliability_in_quantitative_research

- . Izquierdo Carrasco, Manuel 2019 *“Fiscalización, supervisión e inspección administrativa: aproximación conceptual crítica y caracteres generales en el Derecho peruano”*. En ZEGARRA, Diego (coordinador). La 26 proyección del Derecho Administrativo Peruano. Estudios por el Centenario de la Facultad de Derecho de la PUCP. Primera edición. Lima: Palestra Editores S.A.C., pp. 387-418
- Kaufmann, Jorge; Sanginés, Mario; García Moreno, Mario. (2015). *Construyendo gobiernos efectivos. Logros y retos de la gestión pública para resultados en América Latina y el Caribe*. New York: Banco Interamericano de Desarrollo.
- Kumar, M., Singh, S., Ghate, A. T., Pal, S., & Wilson, S. A. (2016). *Informal public transport modes in India: A case study of five city regions*. IATSS Research, 39(2), 102–109. Obtenido de <https://scihub.tw/https://doi.org/10.1016/j.iatssr.2016.01.001>
- Lema, S. (2016). *Cómo elaborar una encuesta o cuestionario de investigación de mercados*. Recuperado de <https://www.gestion.org/wp-content/uploads/2016/06/logoblanco-1.png><https://www.gestion.org/author/sandralema/>
- López-Roldán, P.; Fachelli, S. (2015). La encuesta. En P. López-Roldán y S. Fachelli, Metodología de la Investigación Social Cuantitativa. Bellaterra (Cerdanyola del Vallès): Dipòsit Digital de Documents, Universitat Autònoma de Barcelona. Capítulo II.3. Edición digital: <http://ddd.uab.cat/record/163567>
- Manzano, R., & García, H. A. (2016). *Sobre los criterios de inclusión y exclusión. Más allá de la publicación*. Revista Chilena de Pediatría, 87(6), 511–512. Obtenido de <https://sci-hub.tw/10.1016/j.rchipe.2016.05.003>
- Martínez, J., Pereira, R., Luiz, J., González, D. A., & Rangel, R. (2016). *Sampling: how to select participants in my research study? Anais Brasileiros de Dermatologia*, 91(3), 326-330. Obtenido de <http://www.scielo.br/pdf/abd/v91n3/0365-0596-abd-91-03-0326.pdf>

- Milanesi, A. (2018). *La gestión por resultados: Una revisión de la literatura y sus desafíos en América Latina*. *Administración & Desarrollo*, 48(1).
- Otzen, Tamara, & Manterola, Carlos. (2017). *Técnicas de Muestreo sobre una Población a Estudio*. *International Journal of Morphology*, 35(1), 227-232. <https://dx.doi.org/10.4067/S0717-95022017000100037>
- Padilla, M. (2018). *La utilización del comercio electrónico como forma de interacción en la planificación estratégica empresarial*. México: 3Ciencias
- Pino (2017) *Control Interno y Gestión del Presupuesto por Resultados de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones San Martín, 2017*
- Quero, M. (2010). *Confiabilidad y coeficiente Alpha de Cronbach*. Telos.
<http://www.redalyc.org/pdf/993/99315569010.pdf>
- Quispe (2017) *Gestión por resultados y la calidad del gasto en la UGEL N° 08 de Cañete, 2017*.
- Reátegui (2019) *Desempeño laboral y gestión por resultados en la Municipalidad Provincial de San Martín, 2019*.
- Resolución de Superintendencia N° D000015-2021-SUTRAN-SP (2021). Por medio del cual se aprueba la Directiva D-005-2021-SUTRAN/06.1-004 V01 "Directiva para la fiscalización del servicio de transporte terrestre de personas y mercancías de ámbito nacional".
- Rodríguez, Daniela. (17 de septiembre de 2020). *Investigación básica: características, definición, ejemplos*. *Lifeder*. Recuperado de <https://www.lifeder.com/investigacion-basica/>.
- Rodríguez-Sosa, J. & Burneo, K. (2017) *Metodología de la Investigación*. Lima: Universidad San Ignacio de Loyola.
- Sanz, P. (2015) *La gestión del capital humano en el ámbito de la administración pública: su importancia para la implementación de un modelo de gestión por resultados*. (Tesis de posgrado). Universidad de Buenos

Aires. Argentina. Recuperado de
<http://bibliotecadigital.econ.uba.ar/download/tpos/1502>

Siurana Aparisi, Juan Carlos. (2010). *Los principios de la bioética y el surgimiento de una bioética intercultural*. Veritas, (22), 121-157.
<https://dx.doi.org/10.4067/S0718-92732010000100006>

Social de Catalunya (19 de mayo de 2017) *La gestión por resultados en la administración pública*.

Suárez-Obando F. *Consentimiento informado como criterio de inclusión. ¿Confusión conceptual, manipulación, discriminación o coerción?* pers.bioét. 2016; 20(2): pp. 244-256. DOI: 10.5294/pebi.2016.20.2.9

Tamayo, S. (2015) *Diseño de una propuesta de gestión por resultados que no afecte al talento humano del Sector Público (Caso ENAMI EP)*. Quito, 2015, 153 p. Tesis (Maestría en Gerencia para el Desarrollo). Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador. Área de Gestión.

Trejo. (2016). *Experiencias de la Fiscalización, México*. Editorial Lagares de México.

Vargas Obb, S. (2018). *Sistemas administrativos y gestión por resultados en la Municipalidad Provincial de San Martín- 2018*.

ANEXOS

Matriz de operacionalización de variables

| Variables | Definición conceptual | Definición operacional | Dimensiones | Indicadores | Escala de medición |
|---------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|
| V1: Fiscalización de campo | <p>La Directiva D-005-2021-SUTRAN/06.1-004, en el punto 6, numeral 6.1 inciso b) define a la Fiscalización de campo, como: "Aquella que se realiza fuera de las sedes o instalaciones de la Sutran, en la red vial y en terminales terrestres en funcionamiento, dentro y fuera de los vehículos destinados al servicio de transporte terrestre de personas y mercancías, de ámbito nacional; implica el traslado de los inspectores fuera de las instalaciones de la Sutran"</p> | <p>La variable será medida tomando en cuenta sus dimensiones y con una escala ordinal</p> | <p>Revisión y exhibición de información obligatoria en el terminal terrestre</p> | <p>En las áreas de venta de boletos y salas de espera de los terminales terrestres se revisa información obligatoria</p> <p>En las áreas de venta de boletos y en salas de espera de terminales terrestres se exhibe información obligatoria</p> | <p>Ordinal</p> |
| | | | <p>Revisión de condiciones de seguridad y sanitarias</p> | <p>En los terminales terrestres, se utilizan medios tecnológicos antes de que suban a un vehículo</p> <p>El transportista cumple con los protocolos para prevenir el covid-19</p> | |
| | | | <p>Revisión documental del vehículo</p> | <p>El inspector en el Fiscamóvil verifica información</p> <p>El inspector solicita documentos al conductor</p> | |
| | | | <p>Revisión documental del conductor</p> | <p>El inspector ingresa en el Fiscamóvil el número de licencia de conducir del conductor</p> <p>El inspector al detectar un hecho irregular impone un acta de control no conforme</p> | |
| | | | <p>Revisión de las condiciones del conductor</p> | <p>El inspector verifica las condiciones del conductor</p> <p>El inspector al detectar un hecho irregular impone un acta de control no conforme</p> | |
| | | | <p>Revisión de la exhibición de información obligatoria</p> | <p>El inspector verifica que el vehículo que se usa para el servicio de transporte regular de personas cuente con determina información</p> <p>El inspector en el servicio de transporte especial de personas</p> | |

| | | | | | |
|-----------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|
| | | | | <p>verifica que el transportista exhiba información en el vehículo.</p> | |
| | | | <p>Revisión de las condiciones del servicio</p> | <p>En el servicio de transporte de personas, el inspector revisa que en el interior del vehículo todo este conforme</p> <p>En el servicio de transporte especial de personas el inspector revisa que en el interior del vehículo todo este conforme</p> <p>En el servicio de transporte de mercancías el inspector verifica que se cuente con las condiciones de seguridad adecuados</p> | |
| | | | <p>Inspección técnica del vehículo</p> | <p>El inspector verifica que el vehículo cuente con elementos de emergencia</p> <p>El inspector revisa las condiciones técnicas del vehículo</p> | |
| <p>V2: Gestión por resultados</p> | <p>El D.S N° 123-2018-PCM, define a la Gestión para resultados como: "Las entidades públicas aplican la gestión para resultados como un modelo de gestión que permite identificar y adoptar decisiones sobre todos aquellos aspectos que contribuyan a la creación de valor público".</p> | <p>La variable será medida tomando en cuenta sus dimensiones y con una escala ordinal</p> | <p>La simplificación administrativa</p> | <p>Promueve agilizar los tramites</p> <p>Busca que no se exigan requisitos innecesarios</p> | <p>Ordinal</p> |
| | | | <p>La calidad en las regulaciones</p> | <p>Tiene por propósito alcanzar un objetivo de política pública.</p> <p>Tiene por finalidad el desarrollo integral y bienestar social</p> | |
| | | | <p>El gobierno abierto</p> | <p>Incluye a la ciudadanía en la toma de decisiones de la administración publica</p> <p>Fortalece la democracia</p> | |
| | | | <p>La coordinación interinstitucional</p> | <p>Genera articulación en las entidades publicas</p> <p>Es vertical y horizontal</p> | |

| | | | | | |
|--|--|--|----------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| | | | <p>La estructura, organización y funcionamiento del Estado</p> | <p>Las entidades adoptan una estructura según sus funciones y competencias</p> <p>El diseño institucional se realiza en función del fin o resultado que se pretende lograr</p> | |
| | | | <p>La mejora en la productividad</p> | <p>Se optimizan los recursos para alcanzar los objetivos institucionales</p> <p>Se disminuye determinados aspectos que afecten la productividad</p> <p>Se racionalizan los costos para mejorar la productividad</p> | |
| | | | <p>La gestión de procesos</p> | <p>Tiene un propósito transversal para lograr los objetivos institucionales</p> <p>Las instituciones públicas cuentan con herramientas para incrementar su eficacia y eficiencia.</p> | |
| | | | <p>Evaluación de riesgos de gestión</p> | <p>Las entidades tienen actividades destinadas a la gestión de riesgos para cumplir los objetivos.</p> <p>Se implementan lineamientos y metodologías</p> | |
| | | | <p>La gestión del conocimiento</p> | <p>Produce conocimiento útil en una entidad.</p> <p>Genera espacios de intercambio entre servidores o entre instituciones</p> | |

Matriz de Consistencia

Título: Fiscalización de campo y gestión por resultados de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, San Martín – 2021

| Formulación del problema | Objetivos | Hipótesis | Técnica e Instrumentos | | | | | | | | | | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|-------------|------------------------|---------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|----------------------------------|-----------------------------------|-------------------------------------------|------------------------------------------------------|------------------------------------------|
| <p>Problema general</p> <p>¿Cuál es la relación entre la fiscalización de campo y la gestión por resultados de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, San Martín - 2021?</p> <p>Problemas específicos:</p> <p>¿Cuál es el nivel de la fiscalización de campo en la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, San Martín - 2021?</p> <p>¿Cuál es el nivel de la gestión por resultados de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, San Martín - 2021?</p> <p>¿Cuál es la relación entre las dimensiones fiscalización de campo y la gestión por resultados en la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, San Martín - 2021?</p> | <p>Objetivo general</p> <p>Determinar la relación entre la fiscalización de campo y la gestión por resultados de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, San Martín - 2021</p> <p>Objetivos específicos</p> <p>Medir el nivel de la fiscalización de campo en la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, San Martín – 2021</p> <p>Medir el nivel de la gestión por resultados de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, San Martín – 2021</p> <p>Identificar la relación entre las dimensiones fiscalización de campo y la gestión por resultados en la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, San Martín - 2021</p> | <p>Hipótesis general</p> <p>H₁: Existe relación positiva y significativa entre la fiscalización de campo y la gestión por resultados en la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, San Martín - 2021</p> <p>Hipótesis específicas</p> <p>H₁: El nivel de la fiscalización de campo de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, San Martín – 2021, es bueno</p> <p>H₂: El nivel de la gestión por resultados de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, San Martín – 2021, es bueno</p> <p>H₃: Existe relación positiva y significativa entre las dimensiones fiscalización de campo y gestión por resultados en la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, San Martín - 2021</p> | <p>Técnica</p> <p>La técnica utilizada para la recolección de datos fue la encuesta</p> <p>Instrumentos</p> <p>Cuestionarios</p> | | | | | | | | | | |
| Diseño de investigación | Población y muestra | Variables y dimensiones | | | | | | | | | | | |
| <p>Diseño:</p> <p>Se empleó el diseño de investigación correlacional; el cual permite examinar la relación o asociación existente entre dos o más variables, en la misma unidad de investigación o sujetos de estudio.</p> | <p>Población</p> <p>La población estuvo conformada por 40 colaboradores de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, San Martín</p> <p>Muestra</p> <p>La muestra estuvo conformada por 40 colaboradores de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, San Martín</p> | <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;">Variables</th> <th style="width: 70%;">Dimensiones</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="7" style="text-align: center; vertical-align: middle;">Fiscalización de campo</td> <td>Revisión y exhibición de información obligatoria en el terminal terrestre</td> </tr> <tr> <td>Revisión de condiciones de seguridad y sanitarias</td> </tr> <tr> <td>Revisión documental del vehículo</td> </tr> <tr> <td>Revisión documental del conductor</td> </tr> <tr> <td>Revisión de las condiciones del conductor</td> </tr> <tr> <td>Revisión de la exhibición de información obligatoria</td> </tr> <tr> <td>Revisión de las condiciones del servicio</td> </tr> </tbody> </table> | | Variables | Dimensiones | Fiscalización de campo | Revisión y exhibición de información obligatoria en el terminal terrestre | Revisión de condiciones de seguridad y sanitarias | Revisión documental del vehículo | Revisión documental del conductor | Revisión de las condiciones del conductor | Revisión de la exhibición de información obligatoria | Revisión de las condiciones del servicio |
| Variables | Dimensiones | | | | | | | | | | | | |
| Fiscalización de campo | Revisión y exhibición de información obligatoria en el terminal terrestre | | | | | | | | | | | | |
| | Revisión de condiciones de seguridad y sanitarias | | | | | | | | | | | | |
| | Revisión documental del vehículo | | | | | | | | | | | | |
| | Revisión documental del conductor | | | | | | | | | | | | |
| | Revisión de las condiciones del conductor | | | | | | | | | | | | |
| | Revisión de la exhibición de información obligatoria | | | | | | | | | | | | |
| | Revisión de las condiciones del servicio | | | | | | | | | | | | |

| | | | | |
|--|--|------------------------|---------------------------------------------------------|--|
| | | | Inspección técnica del vehículo | |
| | | Gestión por resultados | La simplificación administrativa | |
| | | | La calidad en las regulaciones | |
| | | | El gobierno abierto | |
| | | | La coordinación interinstitucional | |
| | | | La estructura, organización y funcionamiento del Estado | |
| | | | La mejora en la productividad | |
| | | | La gestión de procesos | |
| | | | Evaluación de riesgos de gestión | |
| | | | La gestión del conocimiento | |

Instrumento de recolección de datos:

Encuesta 01: Fiscalización de campo

Instrucciones:

Gracias por su colaboración. Marque con una "X" su nivel de acuerdo o desacuerdo respecto a los enunciados que se plantean en la siguiente encuesta. La encuesta es anónima.

Niveles de la escala:

1=Totalmente en desacuerdo; 2=En desacuerdo; 3=Indiferente; 4=De acuerdo; 5=Totalmente de acuerdo

| N° | Ítems | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|---|---|---|---|
| | Revisión y exhibición de información obligatoria en el terminal terrestre | | | | | |
| 1 | Considero importante que la SUTRAN en las áreas de venta de boletos verifique que se publique información para conocimiento del usuario. | | | | | |
| 2 | Es importante que la SUTRAN exija que en las salas de espera de los terminales terrestres se publique información para que los usuarios tengan conocimiento | | | | | |
| 3 | La SUTRAN debe sancionar a los transportistas y/o operadores de los terminales terrestres si no cumplen con poner a la vista de los usuarios información obligatoria | | | | | |
| | Revisión de condiciones de seguridad y sanitarias | | | | | |
| 4 | La SUTRAN debe verificar que en los terminales terrestres se usen filmadoras y detector de metales para grabar y revisar a los usuarios antes de embarcar un vehículo | | | | | |
| 5 | La forma en que la SUTRAN coteja el cumplimiento de los protocolos para prevenir el contagio del COVID – 19 en los conductores es adecuada. | | | | | |
| 6 | La SUTRAN sanciona de manera apropiada a los conductores y/o transportistas cuando no cumplen con las condiciones de seguridad y sanitarias para prevenir el COVID-19 | | | | | |
| | Revisión documental del vehículo | | | | | |
| 7 | Es importante que los inspectores de SUTRAN verifiquen información en el FISCAMOVIL | | | | | |
| 8 | Es vital que los inspectores de SUTRAN soliciten a los conductores, SOAT, autorización eventual, hoja de ruta electrónica, manifiesto de pasajeros, guía de remisión de transportistas, guía de remisión de remitente, manifiesto de carga y carta de porte | | | | | |
| 9 | El Inspector de SUTRAN siempre debe consultar con el operador del Centro de Gestión y Monitoreo cuando verifique que en el FISCAMOVIL no hay suficiente información registrada referente la autorización del transportista, habilitación vehicular, CITV, SOAT | | | | | |
| | Revisión documental del conductor | | | | | |
| 10 | El inspector de SUTRAN debe ingresar en el FISCAMOVIL el número de licencia de conducir del conductor para verificar la validez de la licencia, su clase y categoría. | | | | | |
| 11 | Es importante que los conductores tengan sus documentos en regla, ya que de no hacerlo, serán sancionados por SUTRAN | | | | | |
| 12 | Es importante que el inspector de SUTRAN, aparte de imponer un acta de control no conforme, también aplique medidas preventivas | | | | | |
| | Revisión de las condiciones del conductor | | | | | |
| 13 | La SUTRAN debe fiscalizar que el conductor que va a manejar cuente con la edad pertinente, que no haya ingerido alcohol u otras sustancias, que esté debidamente inscrito, que cumpla las jornadas de conducción uniformado e identificado como tal. | | | | | |
| 14 | En el servicio de transporte especial de personas, la SUTRAN a través de sus inspectores siempre verifica que los conductores estén uniformados e identificados con la denominación o razón social del transportista | | | | | |
| 15 | La SUTRAN continuamente debe imponer actas de control no conforme al detectar que los conductores no cumplen con las disposiciones establecidas por ley. | | | | | |
| | Revisión de la exhibición de información obligatoria | | | | | |
| 16 | En el servicio de transporte regular de personas, la SUTRAN debe verificar que se consigne información dirigida al usuario en el vehículo, tanto en el exterior, como en el interior del mismo. | | | | | |

| | | | | | | |
|-------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|--|--|
| 17 | Es obligatorio que la SUTRAN verifique que los transportistas en los vehículos de servicio de transporte especial de personas exhiban información sobre medidas de protección contra el COVID-19, así como la denominación o razón social, tanto en el interior, como en el exterior del vehículo. | | | | | |
| 18 | La SUTRAN debe sancionar a los transportistas tanto del servicio regular como del servicio especial de personas, si no cumplen con exhibir información obligatoria en sus vehículos | | | | | |
| Revisión de las condiciones del servicio | | | | | | |
| 19 | La SUTRAN debe revisar que los vehículos de servicio de transporte de personas no ubiquen cosas en el pasadizo, que no exceda el número de asientos según su tarjeta de identificación vehicular, que no transporte pasajeros en la cabina, que los pasajeros tengan su comprobante de pago y que el manifiesto de usuarios este llenado | | | | | |
| 20 | La SUTRAN debe cotejar que en el servicio de transporte especial de personas se dé cumplimiento al lineamiento sectorial para la prevención del COVID-19. | | | | | |
| 21 | La SUTRAN debe verificar que en el servicio de transporte de mercancías se estibe bien la mercancía, que el vehículo este ventilado y que el conductor y copiloto cuenten con equipo de protección personal. | | | | | |
| Inspección técnica del vehículo | | | | | | |
| 22 | La SUTRAN tiene que verificar que los vehículos cuenten con extintor, neumático de repuesto, conos o triángulos de seguridad, así como un botiquín implementado para prevenir el COVID-19 | | | | | |
| 23 | La SUTRAN tiene que contrastar que, en el servicio de transporte regular de personas de ámbito nacional, los vehículos cuenten con litera, indicador sonoro intermitente, dispositivo eléctrico que informe sobre la velocidad que marca el velocímetro, asientos rígidos y cinturones de acuerdo a la norma técnica peruana sobre la materia. | | | | | |
| 24 | La SUTRAN siempre verifica que en el servicio de transporte especial turístico de personas, de ámbito nacional, así como en el servicio de transporte de mercancías, el vehículo debe tener cinturones de seguridad en buen estado y cuenten con dispositivo antiempotramiento respectivamente. | | | | | |

Instrumento de recolección de datos
Encuesta 02: Gestión por Resultados

Instrucciones:

Gracias por su colaboración. Marque con una "X" su nivel de acuerdo o desacuerdo respecto a los enunciados que se plantean en la siguiente encuesta. La encuesta es anónima.

Niveles de la escala:

1=Totalmente en desacuerdo; 2=En desacuerdo; 3=Indiferente; 4=De acuerdo; 5=Totalmente de acuerdo

| N° | Ítems | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|---|---|---|---|
| | La simplificación administrativa | | | | | |
| 1 | Todos los trámites administrativos que los administrados realizan en la SUTRAN son rápidos. | | | | | |
| 2 | La SUTRAN no exige muchos requisitos a los administrados, en sus trámites que realizan. | | | | | |
| 3 | La SUTRAN tiene como política institucional no cobrar por los trámites administrativos que realizan los usuarios. | | | | | |
| | La calidad en las regulaciones | | | | | |
| 4 | En el marco de las políticas públicas, la SUTRAN siempre cumple con sus objetivos. | | | | | |
| 5 | Los colaboradores de la SUTRAN siempre tienen en cuenta el bienestar social al momento de realizar sus labores. | | | | | |
| 6 | Los funcionarios de la SUTRAN constantemente promueven el desarrollo integral de sus colaboradores | | | | | |
| | El gobierno abierto | | | | | |
| 7 | Los trabajadores de la SUTRAN siempre actúan transparentemente, ya que siempre están correctamente uniformados y plenamente identificados. | | | | | |
| 8 | La SUTRAN continuamente tiene en cuenta la problemática de los transportistas a nivel nacional antes de implementar una directiva. | | | | | |
| 9 | Los funcionarios de la SUTRAN a menudo hacen aportes para la mejora continua de las políticas públicas de su sector. | | | | | |
| | La coordinación interinstitucional | | | | | |
| 10 | Los colaboradores de la SUTRAN constantemente trabajan de manera articulada. | | | | | |
| 11 | Los funcionarios de la SUTRAN siempre coordinan con sus gerentes, así como con los jefes de las unidades desconcentradas, logrando de esa forma un trabajo vertical y horizontal. | | | | | |
| 12 | Los trabajadores de la SUTRAN siempre trabajan de manera coordinada con sus superiores. | | | | | |
| | La estructura, organización y funcionamiento del Estado | | | | | |
| 13 | La SUTRAN ha mejorado su estructura interna, lo cual le ha permitido lograr buenos resultados a nivel operativo, como administrativo | | | | | |
| 14 | La SUTRAN mejoró el análisis respecto a su organización lo que le ha permitido lograr a cabalidad sus objetivos. | | | | | |
| 15 | La SUTRAN ha impartido bien las funciones de sus colaboradores, generando un buen ambiente de trabajo. | | | | | |
| | La mejora en la productividad | | | | | |
| 16 | La SUTRAN en sus directivas internas siempre da indicaciones puntuales para facilitar el trabajo de los colaboradores. | | | | | |
| 17 | Las capacitaciones que reciben los trabajadores de SUTRAN, les permite realizar un buen trabajo en su quehacer diario. | | | | | |
| 18 | La SUTRAN constantemente incentiva a sus trabajadores mediante charlas motivacionales | | | | | |
| | La gestión de procesos | | | | | |
| 19 | Cuando la sede central de la SUTRAN otorgue mayor autonomía a las unidades desconcentradas, se realizará un mejor trabajo, tanto a nivel operativo, como administrativo. | | | | | |
| 20 | La SUTRAN coordina de manera adecuada con la policía por lo que siempre apoyan con eficiencia a los inspectores en los operativos de fiscalización de campo | | | | | |
| 21 | En las reuniones del equipo de SUTRAN los acuerdos se consignan en actas para su seguimiento y cumplimiento. | | | | | |
| | Evaluación de riesgos de gestión | | | | | |

| | | | | | | |
|------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|--|--|
| 22 | El Manual de Gestión de Riesgo de SUTRAN siempre está actualizado y regula este proceso de manera adecuada. | | | | | |
| 23 | La SUTRAN utiliza diferentes técnicas para la identificación de riesgos con la finalidad de lograr los objetivos planteados. | | | | | |
| 24 | La SUTRAN evalúa los riesgos de manera permanente utilizando la matriz de probabilidad de impacto. | | | | | |
| La gestión del conocimiento | | | | | | |
| 25 | La SUTRAN siempre capacita a sus colaboradores para que desempeñen sus funciones de manera adecuada. | | | | | |
| 26 | La SUTRAN en las capacitaciones que organiza siempre hace que participen trabajadores de diferentes regiones a efectos de mejorar los espacios de intercambio de conocimiento. | | | | | |
| 27 | La SUTRAN permanentemente brinda facilidades a sus colaboradores para que se capaciten sin ningún tipo de inconveniente. | | | | | |

Validación de instrumentos
INFORME DE OPINIÓN SOBRE INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA

I. DATOS GENERALES

Apellidos y nombres del experto : Sánchez Dávila, Keller
 Institución donde labora : Universidad César Vallejo – Escuela de Posgrado
 Especialidad : Doctor en Gestión Pública y Gobernabilidad
 Instrumento de evaluación : Cuestionario sobre Fiscalización de Campo
 Autor (s) del instrumento (s) : Dany Sarif Valdivieso Vasquez

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

MUY DEFICIENTE (1) DEFICIENTE (2) ACEPTABLE (3) BUENA (4) EXCELENTE (5)

| CRITERIOS | INDICADORES | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|---|---|---|---|
| CLARIDAD | Los ítems están redactados con lenguaje apropiado y libre de ambigüedades acorde con los sujetos muestrales. | | | | | X |
| OBJETIVIDAD | Las instrucciones y los ítems del instrumento permiten recoger la información objetiva sobre la variable, en todas sus dimensiones en indicadores conceptuales y operacionales. | | | | | X |
| ACTUALIDAD | El instrumento demuestra vigencia acorde con el conocimiento científico, tecnológico, innovación y legal inherente a la variable: Presupuesto por Resultados | | | | | X |
| ORGANIZACIÓN | Los ítems del instrumento reflejan organicidad lógica entre la definición operacional y conceptual respecto a la variable, de manera que permiten hacer inferencias en función a las hipótesis, problema y objetivos de la investigación. | | | | | X |
| SUFICIENCIA | Los ítems del instrumento son suficientes en cantidad y calidad acorde con la variable, dimensiones e indicadores. | | | | X | |
| INTENCIONALIDAD | Los ítems del instrumento son coherentes con el tipo de investigación y responden a los objetivos, hipótesis y variable de estudio: Presupuesto por resultados | | | | X | |
| CONSISTENCIA | La información que se recoja a través de los ítems del instrumento, permitirá analizar, describir y explicar la realidad, motivo de la investigación. | | | | | X |
| COHERENCIA | Los ítems del instrumento expresan relación con los indicadores de cada dimensión de la variable: Presupuesto por resultados | | | | | X |
| METODOLOGÍA | La relación entre la técnica y el instrumento propuestos responden al propósito de la investigación, desarrollo tecnológico e innovación. | | | | | X |
| PERTINENCIA | La redacción de los ítems concuerda con la escala valorativa del instrumento. | | | | | X |
| PUNTAJE TOTAL | | 48 | | | | |


(Nota: Tener en cuenta que el instrumento es válido cuando se tiene un puntaje mínimo de 41 "Excelente"; sin embargo, un puntaje menor al anterior se considera al instrumento no válido ni aplicable)

III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

El instrumento es adecuado se recomienda su aplicación

PROMEDIO DE VALORACIÓN: 4.8

Tarapoto, 28 de mayo de 2021



Dr. Keller Sánchez Dávila
DOCENTE POS GRADO

Sello personal y firma

INFORME DE OPINIÓN SOBRE INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA

I. DATOS GENERALES

Apellidos y nombres del experto : Sánchez Dávila, Keller
Institución donde labora : Universidad César Vallejo – Escuela de Posgrado
Especialidad : Doctor en Gestión Pública y Gobernabilidad
Instrumento de evaluación : Cuestionario sobre Gestión por Resultados
Autor (s) del instrumento (s) : Dany Sarif Valdivieso Vasquez

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

MUY DEFICIENTE (1) DEFICIENTE (2) ACEPTABLE (3) BUENA (4) EXCELENTE (5)

| CRITERIOS | INDICADORES | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|---|---|---|---|
| CLARIDAD | Los ítems están redactados con lenguaje apropiado y libre de ambigüedades acorde con los sujetos muestrales. | | | | X | |
| OBJETIVIDAD | Las instrucciones y los ítems del instrumento permiten recoger la información objetiva sobre la variable, en todas sus dimensiones en indicadores conceptuales y operacionales. | | | | | X |
| ACTUALIDAD | El instrumento demuestra vigencia acorde con el conocimiento científico, tecnológico, innovación y legal inherente a la variable: Vigilancia de la calidad de agua para consumo humano | | | | | X |
| ORGANIZACIÓN | Los ítems del instrumento reflejan organicidad lógica entre la definición operacional y conceptual respecto a la variable, de manera que permiten hacer inferencias en función a las hipótesis, problema y objetivos de la investigación. | | | | | X |
| SUFICIENCIA | Los ítems del instrumento son suficientes en cantidad y calidad acorde con la variable, dimensiones e indicadores. | | | | X | |
| INTENCIONALIDAD | Los ítems del instrumento son coherentes con el tipo de investigación y responden a los objetivos, hipótesis y variable de estudio: Vigilancia de la calidad de agua para consumo humano | | | | | X |
| CONSISTENCIA | La información que se recoja a través de los ítems del instrumento, permitirá analizar, describir y explicar la realidad, motivo de la investigación. | | | | | X |
| COHERENCIA | Los ítems del instrumento expresan relación con los indicadores de cada dimensión de la variable: Vigilancia de la calidad de agua para consumo humano | | | | | X |
| METODOLOGÍA | La relación entre la técnica y el instrumento propuestos responden al propósito de la investigación, desarrollo tecnológico e innovación. | | | | | X |
| PERTINENCIA | La redacción de los ítems concuerda con la escala valorativa del instrumento. | | | | | X |
| PUNTAJE TOTAL | | 48 | | | | |

(Nota: Tener en cuenta que el instrumento es válido cuando se tiene un puntaje mínimo de 41 "Excelente"; sin embargo, un puntaje menor al anterior se considera al instrumento no válido ni aplicable)


III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

El instrumento es adecuado se recomienda su aplicación

PROMEDIO DE VALORACIÓN:

4.8

Tarapoto, 28 de mayo de 2021


Dr. Keller Sánchez Dávila
DOCENTE POS GRADO

INFORME DE OPINIÓN SOBRE INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA

I. DATOS GENERALES

Apellidos y nombres del experto : Orbe Silva, Marlon Javier
 Institución donde labora : Unidad Desconcentrada Amazonas – SUTRAN
 Especialidad : Maestro en Gestión Pública
 Instrumento de evaluación : Cuestionario sobre Fiscalización de Campo
 Autor (s) del instrumento (s) : Dany Sarif Valdivieso Vásquez

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

MUY DEFICIENTE (1) DEFICIENTE (2) ACEPTABLE (3) BUENA (4) EXCELENTE (5)

| CRITERIOS | INDICADORES | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|---|---|---|---|
| CLARIDAD | Los ítems están redactados con lenguaje apropiado y libre de ambigüedades acorde con los sujetos muestrales. | | | | | X |
| OBJETIVIDAD | Las instrucciones y los ítems del instrumento permiten recoger la información objetiva sobre la variable, en todas sus dimensiones en indicadores conceptuales y operacionales. | | | | | X |
| ACTUALIDAD | El instrumento demuestra vigencia acorde con el conocimiento científico, tecnológico, innovación y legal inherente a la variable: Fiscalización de Campo | | | | | X |
| ORGANIZACIÓN | Los ítems del instrumento reflejan organicidad lógica entre la definición operacional y conceptual respecto a la variable, de manera que permiten hacer inferencias en función a las hipótesis, problema y objetivos de la investigación. | | | | | X |
| SUFICIENCIA | Los ítems del instrumento son suficientes en cantidad y calidad acorde con la variable, dimensiones e indicadores. | | | | | X |
| INTENCIONALIDAD | Los ítems del instrumento son coherentes con el tipo de investigación y responden a los objetivos, hipótesis y variable de estudio: Fscalización de Campo | | | | | X |
| CONSISTENCIA | La información que se recoja a través de los ítems del instrumento, permitirá analizar, describir y explicar la realidad, motivo de la investigación. | | | | | X |
| COHERENCIA | Los ítems del instrumento expresan relación con los indicadores de cada dimensión de la variable: Fiscalización de Campo | | | | | X |
| METODOLOGÍA | La relación entre la técnica y el instrumento propuestos responden al propósito de la investigación, desarrollo tecnológico e innovación. | | | | | X |
| PERTINENCIA | La redacción de los ítems concuerda con la escala valorativa del instrumento. | | | | X | |
| PUNTAJE TOTAL | | 49 | | | | |


(Nota: Tener en cuenta que el instrumento es válido cuando se tiene un puntaje mínimo de 41 "Excelente"; sin embargo, un puntaje menor al anterior se considera al instrumento no válido ni aplicable)

III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

PROMEDIO DE VALORACIÓN:

49

Tarapoto, 29 de mayo de 2021



Lic. MARLON JAVIER ORBE SILVA
 JEFE DE LA UNIDAD DESCONCENTRADA
 REGION AMAZONAS
 SUTRAN

INFORME DE OPINIÓN SOBRE INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA

I. DATOS GENERALES

Apellidos y nombres del experto : Malca Saavedra, Jhon Wilian
Institución donde labora : Universidad César Vallejo – Escuela de Posgrado
Especialidad : Doctor en Gestión Pública y Gobernabilidad
Instrumento de evaluación : Cuestionario sobre Fiscalización de Campo
Autor (s) del instrumento (s) : Dany Sarif Valdivieso Vasquez

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

MUY DEFICIENTE (1) DEFICIENTE (2) ACEPTABLE (3) BUENA (4) EXCELENTE (5)

| CRITERIOS | INDICADORES | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|---|---|---|---|
| CLARIDAD | Los ítems están redactados con lenguaje apropiado y libre de ambigüedades acorde con los sujetos muestrales. | | | | | X |
| OBJETIVIDAD | Las instrucciones y los ítems del instrumento permiten recoger la información objetiva sobre la variable, en todas sus dimensiones en indicadores conceptuales y operacionales. | | | | | X |
| ACTUALIDAD | El instrumento demuestra vigencia acorde con el conocimiento científico, tecnológico, innovación y legal inherente a la variable: Fiscalización de Campo | | | | | X |
| ORGANIZACIÓN | Los ítems del instrumento reflejan organicidad lógica entre la definición operacional y conceptual respecto a la variable, de manera que permiten hacer inferencias en función a las hipótesis, problema y objetivos de la investigación. | | | | | X |
| SUFICIENCIA | Los ítems del instrumento son suficientes en cantidad y calidad acorde con la variable, dimensiones e indicadores. | | | | | X |
| INTENCIONALIDAD | Los ítems del instrumento son coherentes con el tipo de investigación y responden a los objetivos, hipótesis y variable de estudio: Fscalización de Campo | | | | | X |
| CONSISTENCIA | La información que se recoja a través de los ítems del instrumento, permitirá analizar, describir y explicar la realidad, motivo de la investigación. | | | | | X |
| COHERENCIA | Los ítems del instrumento expresan relación con los indicadores de cada dimensión de la variable: Fiscalización de Campo | | | | | X |
| METODOLOGÍA | La relación entre la técnica y el instrumento propuestos responden al propósito de la investigación, desarrollo tecnológico e innovación. | | | | | X |
| PERTINENCIA | La redacción de los ítems concuerda con la escala valorativa del instrumento. | | | | | X |
| PUNTAJE TOTAL | | 50 | | | | |

(Nota: Tener en cuenta que el instrumento es válido cuando se tiene un puntaje mínimo de 41 "Excelente"; sin embargo, un puntaje menor al anterior se considera al instrumento no válido ni aplicable)

III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

PROMEDIO DE VALORACIÓN:

50

Tarapoto, 28 de mayo de 2021

INFORME DE OPINIÓN SOBRE INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA

I. DATOS GENERALES

Apellidos y nombres del experto : Malca Saavedra, Jhon Wiliam
Institución donde labora : Universidad César Vallejo – Escuela de Posgrado
Especialidad : Doctor en Gestión Pública y Gobernabilidad
Instrumento de evaluación : Cuestionario sobre Gestión por Resultados
Autor (s) del instrumento (s) : Dany Sarif Valdivieso Vasquez

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

MUY DEFICIENTE (1) DEFICIENTE (2) ACEPTABLE (3) BUENA (4) EXCELENTE (5)

| CRITERIOS | INDICADORES | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|---|---|---|---|
| CLARIDAD | Los ítems están redactados con lenguaje apropiado y libre de ambigüedades acorde con los sujetos muestrales. | | | | | X |
| OBJETIVIDAD | Las instrucciones y los ítems del instrumento permiten recoger la información objetiva sobre la variable, en todas sus dimensiones en indicadores conceptuales y operacionales. | | | | | X |
| ACTUALIDAD | El instrumento demuestra vigencia acorde con el conocimiento científico, tecnológico, innovación y legal inherente a la variable: Gestión por Resultados | | | | | X |
| ORGANIZACIÓN | Los ítems del instrumento reflejan organicidad lógica entre la definición operacional y conceptual respecto a la variable, de manera que permiten hacer inferencias en función a las hipótesis, problema y objetivos de la investigación. | | | | | X |
| SUFICIENCIA | Los ítems del instrumento son suficientes en cantidad y calidad acorde con la variable, dimensiones e indicadores. | | | | | X |
| INTENCIONALIDAD | Los ítems del instrumento son coherentes con el tipo de investigación y responden a los objetivos, hipótesis y variable de estudio: Gestión por Resultados | | | | | X |
| CONSISTENCIA | La información que se recoja a través de los ítems del instrumento, permitirá analizar, describir y explicar la realidad, motivo de la investigación. | | | | | X |
| COHERENCIA | Los ítems del instrumento expresan relación con los indicadores de cada dimensión de la variable: Gestión por Resultados | | | | | X |
| METODOLOGÍA | La relación entre la técnica y el instrumento propuestos responden al propósito de la investigación, desarrollo tecnológico e innovación. | | | | | X |
| PERTINENCIA | La redacción de los ítems concuerda con la escala valorativa del instrumento. | | | | | x |
| PUNTAJE TOTAL | | 50 | | | | |

(Nota: Tener en cuenta que el instrumento es válido cuando se tiene un puntaje mínimo de 41 "Excelente"; sin embargo, un puntaje menor al anterior se considera al instrumento no válido ni aplicable)

III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

PROMEDIO DE VALORACIÓN: 50

Tarapoto, 28 de mayo de 2021

INFORME DE OPINIÓN SOBRE INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA

I. DATOS GENERALES

Apellidos y nombres del experto : Orbe Silva, Marlon Javier
Institución donde labora : Unidad Desconcentrada Amazonas – SUTRAN
Especialidad : Maestro en Gestión Pública
Instrumento de evaluación : Cuestionario sobre Gestión por Resultados
Autor (s) del instrumento (s) : Dany Sarif Valdivieso Vasquez

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

MUY DEFICIENTE (1) DEFICIENTE (2) ACEPTABLE (3) BUENA (4) EXCELENTE (5)

| CRITERIOS | INDICADORES | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|---|---|---|---|
| CLARIDAD | Los ítems están redactados con lenguaje apropiado y libre de ambigüedades acorde con los sujetos muestrales. | | | | X | |
| OBJETIVIDAD | Las instrucciones y los ítems del instrumento permiten recoger la información objetiva sobre la variable, en todas sus dimensiones en indicadores conceptuales y operacionales. | | | | | X |
| ACTUALIDAD | El instrumento demuestra vigencia acorde con el conocimiento científico, tecnológico, innovación y legal inherente a la variable: Gestión por Resultados | | | | X | |
| ORGANIZACIÓN | Los ítems del instrumento reflejan organicidad lógica entre la definición operacional y conceptual respecto a la variable, de manera que permiten hacer inferencias en función a las hipótesis, problema y objetivos de la investigación. | | | | X | |
| SUFICIENCIA | Los ítems del instrumento son suficientes en cantidad y calidad acorde con la variable, dimensiones e indicadores. | | | | X | |
| INTENCIONALIDAD | Los ítems del instrumento son coherentes con el tipo de investigación y responden a los objetivos, hipótesis y variable de estudio: Gestión por Resultados | | | | X | |
| CONSISTENCIA | La información que se recoja a través de los ítems del instrumento, permitirá analizar, describir y explicar la realidad, motivo de la investigación. | | | | | X |
| COHERENCIA | Los ítems del instrumento expresan relación con los indicadores de cada dimensión de la variable: Gestión por Resultados | | | | | X |
| METODOLOGÍA | La relación entre la técnica y el instrumento propuestos responden al propósito de la investigación, desarrollo tecnológico e innovación. | | | | X | |
| PERTINENCIA | La redacción de los ítems concuerda con la escala valorativa del instrumento. | | | | X | |
| PUNTAJE TOTAL | | 43 | | | | |

(Nota: Tener en cuenta que el instrumento es válido cuando se tiene un puntaje mínimo de 41 "Excelente"; sin embargo, un puntaje menor al anterior se considera al instrumento no válido ni aplicable)

III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

PROMEDIO DE VALORACIÓN:

43

Tarapoto, 29 de mayo de 2021


LIC. MARLÓN JAVIER ORBE SILVA
JEFE DE LA UNIDAD DESCONCENTRADA
REGION AMAZONAS
SUTRAN

Constancia de autorización donde se ejecutó la investigación



Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia

CONSTANCIA

La que al final suscribe, Abogada JUANA AYLIN QUEZADA HIDALGO, en calidad de Jefe de la Unidad Desconcentrada San Martín de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías - SUTRAN

Hace constar:

Que, el señor DANY SARIF VALDIVIESO VASQUEZ, identificado con DNI N° 42129322, estudiante de la Maestría en Gestión Pública de la Universidad Cesar Vallejo - Tarapoto, realizó el desarrollo de su tesis titulada "Fiscalización de campo y gestión por resultados de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, San Martín - 2021", con la debida autorización de la institución.

Se expide la presente constancia a solicitud de la parte interesada, para los fines que estime pertinentes.

Moyobamba, 30 de junio del 2021.



Abg. Juana Aylín Quezada Hidalgo
JEFE DE LA UNIDAD
DESCONCENTRADA - REGION SAN MARTIN

Base de datos variable 1

| | E1 | E2 | E3 | E4 | E5 | E6 | E7 | E8 | E9 | E10 | E11 | E12 | E13 | E14 | E15 | E16 | E17 | E18 | E19 | E20 | E21 | E22 | E23 | E24 |
|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| | D1 | | | D2 | | | D3 | | | D4 | | | D5 | | | D6 | | | D7 | | | D8 | | |
| 1 | 5 | 5 | 2 | 5 | 4 | 4 | 5 | 3 | 4 | 5 | 5 | 4 | 5 | 4 | 5 | 4 | 4 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 4 |
| 2 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 |
| 3 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 4 | 5 | 4 | 4 | 5 | 4 | 4 | 5 | 4 | 4 | 4 | 5 | 4 | 4 | 4 | 4 | 5 | 5 | 5 |
| 4 | 5 | 4 | 5 | 3 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 2 | 2 | 4 | 2 | 2 | 4 | 4 | 4 | 2 | 4 | 4 | 2 |
| 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 4 |
| 6 | 5 | 5 | 5 | 5 | 4 | 4 | 5 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 |
| 7 | 5 | 5 | 5 | 5 | 4 | 4 | 5 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 3 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 4 | 4 | 5 | 5 | 5 |
| 8 | 4 | 4 | 4 | 4 | 3 | 2 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 2 | 4 | 3 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 |
| 9 | 5 | 5 | 5 | 5 | 2 | 2 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 4 | 5 | 4 | 5 | 4 | 4 | 4 | 5 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 |
| 10 | 5 | 5 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 |
| 11 | 4 | 4 | 4 | 2 | 4 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 4 | 4 | 4 | 3 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 |
| 12 | 4 | 4 | 4 | 5 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 4 | 5 | 5 | 5 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 |
| 13 | 5 | 4 | 4 | 5 | 4 | 4 | 5 | 4 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 5 | 4 | 4 | 5 | 4 | 5 |
| 14 | 4 | 4 | 5 | 5 | 3 | 4 | 5 | 5 | 3 | 5 | 5 | 5 | 4 | 4 | 5 | 4 | 4 | 5 | 4 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 |
| 15 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 16 | 4 | 4 | 4 | 2 | 2 | 2 | 5 | 4 | 5 | 4 | 5 | 5 | 5 | 4 | 5 | 4 | 5 | 4 | 4 | 4 | 5 | 4 | 5 | 4 |
| 17 | 5 | 5 | 5 | 5 | 4 | 5 | 5 | 4 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 4 | 4 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 4 | 5 | 5 | 4 |
| 18 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 |
| 19 | 5 | 5 | 5 | 5 | 4 | 4 | 5 | 5 | 4 | 4 | 5 | 5 | 5 | 3 | 4 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 3 | 5 | 4 | 4 |
| 20 | 5 | 4 | 4 | 5 | 4 | 4 | 5 | 4 | 5 | 5 | 4 | 4 | 5 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 5 | 4 | 4 | 5 | 5 | 4 |
| 21 | 4 | 5 | 4 | 5 | 4 | 4 | 5 | 4 | 4 | 5 | 5 | 4 | 5 | 4 | 4 | 4 | 5 | 4 | 4 | 5 | 3 | 4 | 5 | 5 |
| 22 | 4 | 4 | 4 | 3 | 5 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 4 | 5 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 5 | 4 | 4 |
| 23 | 5 | 5 | 5 | 5 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 3 | 4 | 3 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 |
| 24 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 |
| 25 | 5 | 5 | 5 | 5 | 4 | 5 | 5 | 2 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 4 | 4 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 |
| 26 | 5 | 5 | 4 | 5 | 4 | 4 | 4 | 4 | 5 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 3 | 4 | 5 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 |
| 27 | 4 | 4 | 3 | 5 | 5 | 2 | 5 | 5 | 3 | 5 | 5 | 4 | 5 | 4 | 4 | 5 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 |
| 28 | 5 | 5 | 5 | 5 | 4 | 2 | 4 | 5 | 5 | 5 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 |
| 29 | 5 | 5 | 5 | 5 | 4 | 4 | 5 | 5 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 4 | 5 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 4 | 5 | 4 |
| 30 | 4 | 4 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 |
| 31 | 5 | 4 | 5 | 5 | 3 | 4 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 3 | 4 | 4 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 |
| 32 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 4 | 5 | 5 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 4 | 5 | 5 | 5 |
| 33 | 5 | 4 | 4 | 4 | 3 | 4 | 5 | 4 | 4 | 5 | 5 | 4 | 5 | 4 | 4 | 4 | 5 | 5 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 |
| 34 | 5 | 5 | 4 | 3 | 4 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 4 | 5 | 3 | 4 | 4 | 4 | 4 | 5 | 4 | 4 | 5 | 5 | 4 |
| 35 | 2 | 2 | 2 | 1 | 2 | 2 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 3 | 3 | 3 | 4 | 4 | 4 |
| 36 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 5 | 5 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 3 | 5 | 4 | 4 | 5 | 4 | 4 |
| 37 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 5 | 5 | 4 | 5 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 5 | 5 | 5 |
| 38 | 4 | 4 | 5 | 4 | 2 | 2 | 4 | 5 | 5 | 5 | 4 | 4 | 5 | 4 | 2 | 5 | 5 | 5 | 5 | 4 | 4 | 5 | 5 | 4 |
| 39 | 5 | 5 | 5 | 5 | 3 | 2 | 5 | 4 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 3 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 |
| 40 | 5 | 5 | 5 | 5 | 4 | 4 | 5 | 4 | 4 | 5 | 5 | 4 | 4 | 4 | 4 | 5 | 4 | 4 | 4 | 4 | 5 | 5 | 4 | 4 |

Base de datos variable 2

| | E1 | E2 | E3 | E4 | E5 | E6 | E7 | E8 | E9 | E10 | E11 | E12 | E13 | E14 | E15 | E16 | E17 | E18 | E19 | E20 | E21 | E22 | E23 | E24 | E25 | E26 | E27 |
|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| | D1 | | | D2 | | | D3 | | | D4 | | | D5 | | | D6 | | | D7 | | | D8 | | | D9 | | |
| 1 | 3 | 3 | 5 | 4 | 5 | 4 | 5 | 3 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 5 | 4 | 5 | 4 | 5 | 4 | 3 | 4 | 4 | 4 | 5 | 5 | 4 |
| 2 | 5 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 4 | 4 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 4 | 4 | 5 | 4 | 4 | 4 | 4 | 5 | 5 | 4 |
| 3 | 4 | 3 | 5 | 4 | 3 | 4 | 4 | 4 | 5 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 3 | 5 | 4 | 4 | 4 | 4 | 3 | 4 | 4 | 4 |
| 4 | 4 | 4 | 5 | 4 | 5 | 4 | 5 | 2 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 4 | 5 | 4 | 4 | 5 | 4 | 4 | 5 | 4 | 5 |
| 5 | 2 | 3 | 5 | 4 | 4 | 3 | 4 | 4 | 3 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 5 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 5 | 3 |
| 6 | 3 | 4 | 5 | 5 | 5 | 4 | 5 | 4 | 4 | 5 | 4 | 5 | 4 | 4 | 4 | 5 | 5 | 4 | 5 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 5 | 4 | 4 |
| 7 | 3 | 2 | 5 | 5 | 4 | 3 | 4 | 5 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 5 | 4 | 3 | 4 | 3 | 3 | 4 | 4 | 4 |
| 8 | 2 | 2 | 4 | 3 | 3 | 2 | 4 | 2 | 3 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 3 | 4 | 4 | 3 | 4 | 2 | 2 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 |
| 9 | 1 | 1 | 5 | 2 | 2 | 2 | 5 | 2 | 2 | 4 | 2 | 4 | 2 | 2 | 3 | 4 | 4 | 3 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 3 | 3 | 4 | 4 |
| 10 | 2 | 4 | 5 | 4 | 5 | 5 | 5 | 4 | 5 | 5 | 4 | 4 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 4 | 4 | 4 | 5 | 5 | 4 |
| 11 | 2 | 5 | 5 | 5 | 4 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 5 | 5 | 5 | 4 | 4 | 4 | 5 | 5 | 5 |
| 12 | 2 | 4 | 3 | 4 | 4 | 5 | 5 | 4 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 4 | 4 | 5 | 5 | 3 | 4 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 5 | 5 | 3 |
| 13 | 4 | 4 | 5 | 4 | 5 | 4 | 5 | 4 | 3 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 5 | 3 | 3 | 4 | 3 | 4 | 4 | 3 | 4 | 4 | 4 |
| 14 | 2 | 2 | 5 | 5 | 3 | 4 | 5 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 5 | 4 | 2 | 4 | 4 | 1 | 3 | 3 | 3 | 5 | 4 | 4 |
| 15 | 2 | 4 | 1 | 4 | 1 | 4 | 1 | 1 | 4 | 1 | 4 | 1 | 4 | 4 | 4 | 1 | 1 | 4 | 1 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 1 | 1 | 4 |
| 16 | 2 | 2 | 5 | 4 | 4 | 4 | 2 | 2 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 2 | 4 | 2 | 4 | 2 | 2 | 4 | 4 | 2 | 4 | 2 | 4 |
| 17 | 3 | 5 | 5 | 4 | 5 | 5 | 5 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 4 | 5 | 5 | 5 | 4 | 4 | 4 | 5 | 5 | 5 |
| 18 | 5 | 5 | 5 | 3 | 5 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 |
| 19 | 3 | 3 | 4 | 4 | 4 | 4 | 5 | 4 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 4 | 4 | 5 | 5 | 3 | 4 | 4 | 3 | 3 | 4 | 4 | 5 | 5 | 3 |
| 20 | 2 | 4 | 5 | 3 | 4 | 4 | 5 | 3 | 4 | 4 | 3 | 3 | 3 | 3 | 2 | 3 | 4 | 2 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 4 | 5 | 3 |
| 21 | 3 | 3 | 4 | 4 | 4 | 3 | 5 | 4 | 4 | 4 | 4 | 5 | 4 | 3 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 5 | 4 | 4 |
| 22 | 2 | 4 | 5 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 3 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 3 | 4 | 4 | 4 |
| 23 | 2 | 4 | 5 | 4 | 5 | 3 | 5 | 4 | 3 | 5 | 3 | 5 | 2 | 3 | 3 | 2 | 5 | 2 | 5 | 5 | 3 | 5 | 5 | 3 | 5 | 5 | 5 |
| 24 | 4 | 4 | 5 | 5 | 5 | 4 | 5 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 |
| 25 | 1 | 2 | 5 | 3 | 5 | 4 | 4 | 3 | 4 | 4 | 4 | 4 | 2 | 2 | 4 | 2 | 3 | 2 | 5 | 4 | 2 | 3 | 2 | 2 | 4 | 4 | 2 |
| 26 | 2 | 3 | 5 | 4 | 4 | 4 | 5 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 3 | 5 | 4 | 3 | 3 | 4 | 3 | 4 | 3 | 3 | 4 | 4 | 5 |
| 27 | 3 | 3 | 3 | 3 | 4 | 2 | 5 | 3 | 3 | 5 | 5 | 5 | 3 | 3 | 4 | 5 | 5 | 1 | 5 | 3 | 3 | 4 | 3 | 3 | 4 | 4 | 1 |
| 28 | 4 | 4 | 5 | 4 | 4 | 1 | 4 | 2 | 2 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 2 | 4 | 2 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 2 | 4 |
| 29 | 4 | 4 | 5 | 4 | 5 | 4 | 5 | 4 | 5 | 5 | 4 | 5 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 4 | 5 | 5 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 |
| 30 | 4 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 4 | 4 | 5 | 5 | 5 | 4 | 5 | 3 | 5 | 4 | 3 | 4 | 3 | 3 | 5 | 5 | 4 |
| 31 | 3 | 3 | 5 | 4 | 3 | 3 | 5 | 4 | 3 | 5 | 5 | 5 | 4 | 3 | 4 | 4 | 5 | 3 | 5 | 4 | 5 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 3 |
| 32 | 1 | 2 | 5 | 2 | 5 | 4 | 5 | 5 | 4 | 5 | 4 | 4 | 2 | 2 | 4 | 2 | 4 | 2 | 5 | 2 | 3 | 4 | 4 | 4 | 4 | 5 | 5 |
| 33 | 3 | 3 | 4 | 4 | 5 | 4 | 5 | 3 | 5 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 |
| 34 | 1 | 2 | 5 | 3 | 4 | 3 | 5 | 3 | 4 | 5 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 3 | 3 | 2 | 2 | 3 | 3 | 3 | 4 | 4 | 4 |
| 35 | 2 | 2 | 5 | 4 | 3 | 4 | 4 | 2 | 2 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 |
| 36 | 4 | 4 | 4 | 3 | 4 | 4 | 4 | 3 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 3 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 5 | 4 | 4 |
| 37 | 2 | 4 | 4 | 4 | 4 | 5 | 4 | 5 | 4 | 5 | 4 | 4 | 4 | 5 | 4 | 4 | 4 | 4 | 5 | 4 | 3 | 4 | 5 | 4 | 4 | 4 | 4 |
| 38 | 2 | 2 | 4 | 4 | 4 | 3 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 |
| 39 | 2 | 2 | 5 | 3 | 3 | 2 | 4 | 3 | 3 | 4 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 4 | 2 | 2 | 4 | 3 | 3 | 3 | 1 | 1 | 4 | 4 | 2 |
| 40 | 1 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 3 | 2 | 4 | 4 | 4 | 4 | 3 | 4 | 4 | 2 | 4 | 3 | 5 | 2 | 4 | 2 | 2 | 2 | 4 | 4 | 1 |