



**UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO**

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

**Herramientas de gestión y la formalización del transporte público  
en la Región La Libertad - 2021**

**TESIS PARA OBTENER EL GRADO ACADEMICO DE:  
Maestra en Gestión Pública**

**AUTORA:**

Ruiz Zavaleta, Flor Herlita (ORCID: 0000-0002-8192-1762)

**ASESOR:**

Dr. Sandoval Ríos, José Elías (ORCID: 0000-0002-3453-1091)

**LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:**

Gestión de políticas públicas y del territorio

**TRUJILLO – PERÚ**

**2021**

## **Dedicatoria**

A Dios por permitirme llegar hasta este momento  
sin desmayar y venciendo los obstáculos

A mi familia por todo el apoyo y comprensión brindada  
en toda la experiencia que trajo la maestría

A mi esposo y mis hijas, por ese apoyo incondicional y paciencia  
en estos tres ciclos de maestría y en el desarrollo de la presente

**La Autora**

## **Agradecimiento**

Agradezco a todos los integrantes de mi familia porque siempre estuvieron apoyándome para seguir creciendo en aprendizaje y experiencias.

A las municipalidades provinciales de la Región La Libertad por brindarme el apoyo necesario Para la investigación y culminación de la misma.

A mis asesores de tesis de la UCV por su paciencia y apoyo personal en el desarrollo de mi tesis.

**La Autora**

## Índice de contenidos

Carátula.....	i
Dedicatoria .....	ii
Agradecimiento .....	iii
Índice de contenidos .....	iv
Índice de Tablas .....	vi
Resumen.....	vii
Abstract.....	viii
I. INTRODUCCIÓN .....	1
II. MARCO TEÓRICO .....	5
III. METODOLOGÍA .....	19
3.1. Tipo y diseño de investigación .....	19
3.2. Variables y operacionalización.....	20
3.3. Población, muestra, muestreo, unidad de análisis .....	22
3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos.....	24
3.5. Procedimientos .....	25
3.6. Método de análisis de datos.....	26
3.7. Aspectos éticos .....	26
IV. RESULTADOS.....	27
V. DISCUSIÓN.....	34
VI. CONCLUSIONES .....	40
VII. RECOMENDACIONES .....	42
REFERENCIAS.....	44
ANEXOS .....	53
Anexo 01: Matriz de Operacionalización de Variables	
Anexo 02: Validación de Contenido de los instrumentos	
Anexo 03: Confiabilidad de los ítems y dimensiones de los instrumentos	

Anexo 04: Constructo de los instrumentos

Anexo 05: Fichas técnicas de los instrumentos

Anexo 06: Cuestionario de Herramientas de gestión

Anexo 07: Cuestionario de Formalización del transporte público

Anexo 08: Matriz de consistencia interna del informe de investigación

Anexo 09: Prueba de Normalidad

Anexo 10: Base de datos

## Índice de Tablas

Tabla 1. Distribución de la población de las unidades de transportes de La Libertad.....	22
Tabla 2. Nivel de herramientas de gestión en la Región La Libertad – 2021.....	27
Tabla 3. Nivel de formalización del transporte público en la Región La Libertad – 2021.....	28
Tabla 4. Percepción de los gerentes y subgerentes sobre las herramientas de gestión y la formalización del transporte público en la Región La Libertad – 2021.....	29
Tabla 5. Medida de correlación de las dimensiones de la variable herramientas de gestión con la variable formalización del transporte público.....	30
Tabla 7. Medida de correlación de Rho de Spearman de la variable contratación de herramientas con las dimensiones del servicio educativo.....	32

## Resumen

El presente estudio de investigación tuvo como objetivo, determinar la relación que existe entre las herramientas de gestión y la formalización del transporte público en la Región La Libertad – 2021, considerando conceptos, ideas, teorías sobre el uso y manejo de herramientas de gestión y la formalización del transporte. El tipo de investigación corresponde a una investigación no experimental, correlacional, con una población y muestra de 26 funcionarios , para realizar la recolección de los datos de estudio, se utilizó dos cuestionarios de la unidad de transporte público en la Región La Libertad, debidamente validados por 3 expertos en los temas de investigación y el sector público, se realizó la presentación de los resultados obtenidos por medio de tablas y figuras estadísticas, por medio del programa Microsoft Excel, y el software SPSS v25. Se utilizó la prueba de Shapiro Wilk, para identificar si se distribuyen de manera normal o no normal, para poder determinar que prueba estadística se utilizará, seleccionando Spearman, obteniendo como resultado, que existe un índice de relación de 0.939\*\* con una significancia de 0.000, comprobando nuestra hipótesis de investigación, concluyendo de que existe una relación alta y significativa entre el control interno y la gestión patrimonial

**Palabras claves:** Herramientas de Gestión, formalización, transporte, gobiernos locales

## **Abstract**

The objective of this research study was to determine the relationship that exists between management tools and the formalization of public transport in the La Libertad Region - 2021, considering concepts, ideas, theories about the use and management of management tools and the formalization of transport. The type of research corresponds to a non-experimental, correlational research, with a population and sample of 26 officials, to collect the study data, two questionnaires from the public transport unit in the La Libertad Region were used, duly validated By 3 experts in research topics and the public sector, the results obtained were presented by means of tables and statistical figures, by means of the Microsoft Excel program, and the SPSS v.25 software. The Shapiro Wilk test was used to identify whether they are distributed in a normal or non-normal way, in order to determine which statistical test will be used, selecting Spearman, obtaining as a result that there is a relationship index of 0.939 \*\* with a significance of 0.000, checking our research hypothesis, concluding that there is a high and significant relationship between internal control and wealth management.

**Keywords:** Management Tools, formalization, transport, local governments

## **I. INTRODUCCIÓN**

El presente trabajo de investigación, tiene como finalidad analizar el nivel de conocimiento y capacidad que tienen los funcionarios de los gobiernos locales provinciales de la Región La Libertad en materia de transportes, toda vez que, vemos que existe deficiencia y caos vehicular en todas las provincias de nuestra región. A nivel mundial el transporte público, presenta una serie de deficiencias debido, al crecimiento desmesurado de la población, en las diversas urbes, las cuales generan un incremento desproporcionado del parque automotor, debido a la alta demanda de movilizarse por los ciudadanos, de manera que se hace necesario un rediseño de las herramientas de gestión administrativa de los servicios de transporte público. En Latinoamérica, el transporte más utilizado es el autobús, que en su mayoría son insuficientes, debido a que existen otros tipos de vehículos que ocupan el tramo por donde transitan estos autobuses, lo cual provoca congestión vehicular, demora en la llegada de los usuarios a su destino, mayor contaminación del medio ambiente, pistas en mal estado que dañan las unidades, así como accidentes de tránsito, debido a que no se ha establecido y ejecutado correctamente las herramientas de gestión del proceso administrativo, que permita direccionar de mejora manera, el tránsito de las unidades vehiculares, de manera que la calidad del sistema brindado a todos los usuarios, depende de planificar adecuadamente y de la regulación por parte de las autoridades. (Quispe, 2017)

En muchas ciudades el transporte urbano, se ha desarrollado de forma aislada, sin darle un adecuado seguimiento a los resultados obtenidos, en otros casos también se evidencia, la implementación de forma errónea, provocando distorsiones en la gestión; así mismo se han identificado acciones aisladas, de forma positiva, que han permitido una mejora significativa del sistema de transporte, en donde el sistema está a cargo de entidades privadas, mientras que las entidades públicas, están a cargo de la planificación del sistema, los itinerarios y frecuencia de inversión en el desarrollo, de una infraestructura para que el tránsito sea fluido. (Welle et al., 2020)

A nivel nacional, el transporte de personas es un problema, debido a que tenemos demasiada informalidad en todo nuestro país y en las distintas modalidades de servicio público que se oferta, ya sea nacional, regional o provincial, colocando en riesgo la vida de las personas, pese a tener dispositivos legales (MTC, 2015), para la administración del transporte regular de personas, y su reglamentación, podemos analizar a través de las estadísticas que la informalidad disminuye en un 40% y aumenta a un 60% (UPIAT, 2020), razón por la cual es necesario hacer un estudio sobre las herramientas de gestión y determinar las causas y consecuencias en la formalidad del transporte. A nivel regional, encontramos que, se evidencia, la informalidad en el sector transporte, tal es así que, las rutas de las provincias de Otuzco, Sánchez Carrión, Pataz, Julcán, Bolívar y Santiago de Chuco, no ofrecen las garantías para un transporte seguro, liderando en primer lugar el número de vehículos informales, en segundo lugar, las rutas a las provincias de Ascope, Chepén, Pacasmayo y Virú (SUTRAN, 2020).

De acuerdo a lo anterior se puede afirmar que, la gestión del transporte en cada provincia cuenta con gerencias, subgerencias, divisiones u oficinas de transporte; es más, de las provincias de la región La Libertad, solo 3 cuentan con herramientas de gestión acorde a los lineamientos nacionales (ordenanzas de la materia); Razón por la cual se evidencia la informalidad del transporte público en cada provincia, lo que conlleva a que se produzcan a diario accidentes de tránsito, agresión a inspectores y desorden vehicular.

Anteriormente, los gobiernos locales se podían quejar de falta de recursos para implementar sus áreas de transporte, sin embargo, a la fecha se cuenta con una partida presupuestal (PP138) que nos permite invertir en la creación de herramientas de gestión, para formalizar el transporte en nuestra provincia y así reducir los accidentes de tránsito, contribuir con el plan nacional de una movilidad sostenible al 2024 y las políticas públicas, que se viene implementando en dicho sector. Ahora bien, teniendo el presupuesto para empezar, es compromiso de cada gestión municipal la planificación y ejecución del presupuesto. (Ministerio de Economía y Finanzas, 2020)

Por ello, al analizar el sector transportes de cada municipalidad provincial de La Libertad, podemos detectar que no solo su organigrama está mal, sino que

9 de 12 provincias no cuentan con el Plan Regulador de Rutas, y que todas las provincias, tienen sus reglamentos de administración, de su transporte desfasado o no cuentan con la misma, siendo esto un retraso para la administración, ocasionando desorden vehicular y más accidentes de tránsito sin seguros que los puedan cubrir. Al no formalizar el transporte, el usuario no cuenta con un transporte seguro, y la administración se vuelve cómplice de la informalidad e inactiva en el sector, perdiendo autoridad y dejando ver su falta de preocupación por un problema que se vive a diario.

Es por ello que en diversas provincias de la región La Libertad, se encuentran con dificultades de tipo legal, político y social, las cuales tienen que ser debidamente analizadas y tratadas por los planificadores del MTC, un ejemplo de esta situación se aprecia en la gran cantidad de autos colectivos autorizados para proporcionar servicio de transporte habitual de personas, siendo esto algo “no formal”, debido a que la normativa nacional no contempla este tipo de vehículos para dicha modalidad de servicio. De igual manera, el tema político también afecta el Plan Regulador de Rutas, porque en muchos casos los grupos de transportistas representan una cantidad significativa de “votos”. Y mantener el “status quo” en las ciudades es la mejor manera de “quedar bien” con los transportistas. Por ello es que las autoridades locales de la región La Libertad, muestran desinterés en la implementación de dicha herramienta de gestión.

Por lo que se plantea el siguiente problema de investigación:

¿Cuál es la relación que existe entre las herramientas de gestión y la formalización del transporte público en la Región La Libertad, durante el año 2021?

La presente investigación, según (Adam, 2007) se justifica teóricamente, porque se fundamenta en doctrinas, en teorías y fuentes de conocimiento actualizados que nos permiten conocer y sustentar el presente trabajo; según (Akanle, 2020) tiene justificación social, toda vez que el trabajo se desarrolla con la finalidad para que cada provincia cuente con el transporte sostenible y ordenado buscando la mejora de la condición de vida de los usuarios y velando por la seguridad en la vía. Teniendo también una justificación metodológica según (Carter & Little, 2007); ya que, explica cómo se utiliza los

procedimientos para conocer la problemática en los funcionarios del área de transporte de cada gobierno local provincial en la región La Libertad, analizar guías de herramientas de gestión, estudiar antecedentes a estudios relacionados con el transporte terrestre que permitan demostrar la confiabilidad de la investigación. Así mismo, la justificación legal se basa en conocer, interpretar y analizar las normas legales del transporte público.

Como objetivo general se plantea; Determinar la relación que existe entre las herramientas de gestión y la formalización del transporte público en la Región La Libertad en el año 2021; como objetivos específicos; Analizar la relación que existe entre el plan regulador de las herramientas de gestión y la formalización del transporte público en la Región La Libertad en el año 2021, Explicar la relación que existe entre el reglamento de administración del transporte de las herramientas de gestión y la formalización del transporte público en la Región La Libertad en el año 2021, Interpretar la relación que existe entre las herramientas de gestión y el permiso de operación de la formalización del transporte público en la Región La Libertad durante el año 2021, Analizar la relación que existe entre las herramientas de gestión y la habilitación vehicular de la formalización del transporte público en la Región La Libertad en el año 2021, Interpretar la relación que existe entre las herramientas de gestión y la habilitación del conductor de la formalización del transporte público en la Región La Libertad en el año 2021, Explicar la relación que existe entre las herramientas de gestión y los paraderos autorizados de la formalización del transporte público en la Región La Libertad en el año 2021. Como hipótesis de investigación se ha formulado la siguiente: Existe relación directa y significativa entre las herramientas de gestión y la formalización del transporte público en la Región La Libertad durante el año 2021.

## II. MARCO TEÓRICO

De los estudios previos, hemos podido recopilar aquellos que nos brindarán información valiosa, la cual será la base para el perfeccionamiento de este trabajo investigación, a nivel internacional tenemos las siguientes investigaciones:

García (2019), en su trabajo de investigación sobre la gestión del transporte urbano, realizado en la Pontificia Universidad Católica de Chile, tuvo como objetivo analizar el modelo de gestión de transporte urbano de Santiago, para hacerle frente a una nueva dinámica metropolitana, desde un punto de vista de la gobernanza, de manera que se pueda identificar como esta responde a un nuevo enfoque, se inicia por la caracterización situacional de la ciudad de Santiago en referencia a la gestión del transporte público, el tipo de investigación fue descriptiva cuantitativa, para recolectar la información de estudio se utilizó entrevistas semiestructuradas aplicadas a 7 consultores de transporte y el análisis de estudios de caso. Se llegó a la conclusión que los gobiernos locales de la ciudad, deben fortalecer su capacidad, con la finalidad de gestionar proyectos de transporte que permitan hacerle frente a la alta demanda que ahora se presenta en la ciudad, con el uso de los vehículos para transportarse, desde un punto a otro.

Silva & Torres (2017), en su trabajo de investigación sobre el servicio de transporte urbano, realizado en la Universidad Politécnica salesiana Sede Cuenca – Ecuador, tuvo como objetivo conocer a qué nivel está el servicio de transporte urbano en la ciudad, la investigación fue descriptiva, transversal, la población fue constituida por 351478 habitantes que utilizan los servicios de transporte urbano en la localidad, determinando como muestra 384, con la aplicación del muestreo aleatorio simple, a los cuales se le aplicó la técnica de la encuesta, para conocer el nivel de percepción sobre el tema de investigación, posteriormente se tabuló los datos obtenidos por medio de programas estadísticos, que permiten medir el nivel del servicio de transporte urbano. El resultado indica que el 41% señala que la calidad de transporte es buena, mientras que el 59% señala que es malo. Se llegó a la conclusión que se debe establecer un convenio con los conductores del servicio de

transporte urbano, para poder capacitarlos de manera que brinden un trato adecuado a los usuarios del servicio.

Ortiz (2016), en su investigación sobre el transporte urbano y su accesibilidad, desarrollada en Ecuador, tuvo como objetivo explicar el rol del transporte urbano para brindar accesibilidad a la población, e incrementar el nivel de vida de los pobladores, el tipo de investigación fue teórica, aplicando la metodología cualitativa multimodal, se utilizaron documentos institucionales, artículos, información primaria, para poder identificar la información para elaborar el informe, así como la entrevista a las familias pertenecientes al sector o barrio, en base a preguntas sobre el tema, que permita conocer su percepción, además de la observación en campo, para identificar el comportamiento del servicio y sus usuarios. Se llegó a la conclusión que la accesibilidad al transporte urbano, propicia el acceso a oportunidades de desarrollo y la movilización de la población con ingresos económicos bajos, de forma eficiente.

(Rayle, 2017), en su investigación, tuvo como objetivo analizar los medios de transporte rápido y su impacto en la accesibilidad en la Ciudad del Cabo, Sudáfrica, de manera que se hace fundamental formalizar los sistemas existentes para brindar un mejor servicios a los usuarios, mejorando la capacidad de llegada a muchos más destinos en menor tiempo, en la investigación se utilizó, las encuestas aplicadas a los usuarios, permitieron conocer el nivel de percepción que tienen sobre el servicio de las unidades de transporte, obteniendo que muchos de ellos se encuentra descontentos con el servicios, debido a que muchas veces los buses pasan llenos, y no son muy frecuentes, los puntos de llegada. Llegando a la conclusión que por medio de las reformas del BRT, se ha evidenciado una leve mejora para la accesibilidad a los destinos de la ciudad, como hospitales, centros comerciales, con un ahorro promedio de 10 minutos, de manera que es vital implementar mayores unidades, en base a un espacio disponible para el acceso al servicio, con un mayor punto de llegada, ampliando su alcance a muchos más usuarios.

(Vargas, 2018), en su investigación realizada en la Universidad Católica de Colombia, determinó como objetivo identificar los problemas que surgen en la movilidad de los usuarios de la ciudad de Bogotá, la investigación fue

descriptiva, cualitativo, en donde se empleó la recolección de datos y la observación, para poder describir e interpretar la percepción de la población, conformada por los usuarios del servicio de transporte público de la ciudad, en referencia al servicio de transporte, además del análisis de trabajos previos frente a la movilidad en la ciudad. Los resultados indican que, debido al crecimiento desmesurado de la población, ha conllevado que se requieran mayores unidades de transporte, para poder movilizarse por toda la ciudad, de manera que se hace necesario plantear una solución para reducir este impacto negativo, en un futuro inmediato, con otras opciones de transporte como la implementación de trenes y la integración masiva de los transportes, para poder ofrecer tarifas bajas y un sistema de movilidad adecuado para los usuarios. Se obtuvo datos que permiten indicar que alrededor de 7076000 viajeros generan cerca de 5705000 viajes, por medio del uso de buses, colectivos, taxis, etc, de manera que se hace indispensable implementar campañas de sensibilización tanto para los usuarios como para las empresas de transporte que permita minimizar el impacto ambiental, así como la prestación de más unidades en el servicio.

A nivel nacional tomaremos las investigaciones de:

Zanabria (2017), en su tesis; estudia las políticas públicas que permiten hacerle frente al problema que evidencia el transporte en el Perú, evidenciando una falta de interés y compromiso, para poner en marcha reformas que permitan dar solución al problema de transporte, para optimizar el servicio de control por medio de la normativa nacional, y el plan nacional de control de la seguridad vial. Se concluye que la normativa de tránsito del Perú, impartida en la MTC, Gobierno regional y local, la policía nacional del Perú e INDECOPI, quienes figuran como las entidades encargadas de fiscalizar que el proceso se ejecute en base a los criterios que permitan desarrollar de forma eficiente el proceso, obteniendo resultados positivos. Se considera como antecedente por su aporte a la formalización del transporte mediante el control de las entidades comprometidas con el sector transporte.

Rupay (2018), en su trabajo nos indica que el sector Transporte existe informalidad, la misma que se evidencia en los desplazamientos o las vías de

comunicación terrestre, lo que produce una serie de dificultades como pérdidas económicas propias de los transportistas lo que desanima la formalización del transporte. La Conclusión principal fue que la fiscalización del transporte contribuye a establecer un modelo de gestión para formalizar el transporte en la región de Junín. Se ha considerado el antecedente para identificar que las vías en buen estado propician la prestación de un servicio de calidad para los usuarios.

Pérez (2018), en su investigación, el objetivo fue analizar la idoneidad de la calidad del servicio de transporte público en Chiclayo, debido al crecimiento de la población desmesuradamente que demanda mayor del transporte público, la investigación fue cualitativa, explicativa, la población estuvo constituida por los usuarios que utilizan el servicio de transporte público, aplicando el muestreo por conveniencia del investigador se determinó una muestra de 45 usuarios del servicio, a los cuales se le aplicó cuestionarios sobre el servicio percibido, además del uso de fichas textuales y de resumen, posterior a esto se utilizó programas estadísticos para tabular por medio de tablas y gráficos la información y medir el nivel de percepción del tema de estudio. Se obtuvo que el 67% de los encuestado indica que no están satisfechos con el servicio, mientras que el 33% manifiesta que sí, el 80% señala que las empresas de transporte nunca cumplen con las normas, el 13% indica que siempre, mientras que el 7% señala que solo a veces. Se llegó a la conclusión que el transporte público dista mucho de brindar una real satisfacción de los requerimientos del usuario, de manera que no ha logrado que obtener un nivel de eficiencia adecuado, siendo el transporte público uno de los principales ejes estructurales, para un crecimiento sostenido en la sociedad.

(Mendoza Olarte, 2017), en su investigación, tuvo como objetivo incrementar la productividad de la subgerencia de fiscalización en el servicio de transporte con la aplicación del método de Deming, planteando posibles soluciones para hacerle frente a esta gran problemática evidenciada en la gestión, el tipo de estudio es aplicativo, de metodología hipotética, la población estuvo constituida por los vehículos del turno tarde en un periodo de trece semanas, y la muestra censal de diseño cuasi experimental, se utilizó las fichas de

observación, y de registro, para conocer la información de estudio, que posteriormente será validado por medio del programa SPSS, por medio de la aplicación de la prueba paramétrica se obtuvo una correlación de 0.877 según T de student. Se obtuvo como resultado que ha mejorado la productividad de la fiscalización en un 39.53% con la aplicación del nuevo método, concluyendo que es importante implementar nuevos mecanismos que aporten un mayor beneficio para la entidad.

(Torres, 2018), en su investigación realizada en la Universidad César Vallejo, tuvo como objetivo conocer si se cumplen las normas de tránsito, que permita la regulación del sistema de transporte urbano, en la ciudad de Lima, el estudio fue de enfoque mixto, holístico, la población de estudio corresponde al tipo mixto en donde se tomó a 180 trabajadores y 17000 usuarios del servicio, por medio de la aplicación del muestreo de Tamayo, se obtuvo una muestra de 120 trabajadores y 10 usuarios; a los cuales se les aplicó encuestas y entrevistas para identificar su opinión sobre el tema de estudio. Se obtuvo como resultado que se refleja la necesidad de establecer un nuevo enfoque de planificación del transporte público, la cual permita cubrir con los requerimientos de los usuarios, de manera que a corto y mediano plazo de obtengan resultados beneficios para hacerle frente a la problemática actual.

A nivel local tomaremos las investigaciones de:

Gaytán (2019), en su investigación realizada en la Universidad César Vallejo-Trujillo, tuvo como objetivo averiguar la calidad percibida por los usuarios en el servicio de autobuses urbanos, para recolectar la información de estudio se utilizó la encuesta, aplicada a la muestra de 385 usuarios del servicio en estudio, a la que se pidió que valoren atributos sobre el servicio urbano, la investigación fue cuantitativa, transversal - no experimental, se aplicó la técnica de encuesta cerrada con la ayuda del cuestionario basado en el modelo de SERVQUAL, el cual fue validado por 4 profesionales especialistas en la rama, manifestando la confiabilidad para su aplicación en la investigación. Se obtuvo como resultado que el 41% señala un nivel de fiabilidad bajo del servicio, el 50% de nivel medio y el 9% de nivel alto. Se concluye que transporte urbano es un servicio muy importante para la

movilización de los ciudadanos de la ciudad de Trujillo, por ende, la gestión debe direccionarse a ofrecer un servicio de calidad.

Agurto (2020), en su investigación realizada en la Universidad César Vallejo, el objetivo fue determinar la existencia de relación entre la gestión administrativa y el nivel laboral, de la Subgerencia de transporte, la investigación fue de enfoque cuantitativo, de tipo básico y corte transversal, la población estuvo constituida por 180 trabajadores de la entidad, quedando como muestra de estudio 35. Para conocer la opinión de la muestra de estudio, se utilizó el cuestionario, en los que se obtuvo información sobre el tema de investigación, se aplicó la prueba paramétrica de Rho de Spearman, obteniendo 0.786 de correlación significativa entre las variables de estudio. Se obtuvo que el 71.4% de los encuestados perciben a la gestión administrativa como regular, mientras que el 25.7% la perciben como buena, así mismo el 65.7% señala que el desempeño laboral en la subgerencia es bueno, el 17.1% un nivel bajo, mientras que el 17.1% señala un nivel excelente. Se llegó a la conclusión que, en la Subgerencia de Transporte terrestre de La Libertad, se debe fortalecer la gestión administrativa que permita un correcto funcionamiento del proceso, logrando niveles de eficiencia y excelencia, por medio de talleres de capacitación donde se brinde la información necesaria a los trabajadores, para que puedan desarrollar correctamente sus funciones.

Pérez (2019), en su investigación tuvo como propósito determinar la relación entre la calidad de servicio y la satisfacción de los clientes del terminal terrestre de Chepén, el estudio corresponde al tipo descriptivo y diseño correlacional, la muestra a trabajar en la presente investigación estuvo constituida por 96 clientes del terminal, a los que se les aplicó un cuestionario, para conocer su percepción sobre el servicio recibido en el terminal, por medio de la prueba de Pearson, obteniendo un valor de 0.899, y relación positiva y significativa entre las variables. Se obtuvo como resultado que, el 45% señala un nivel de fiabilidad medio, el 36% un nivel alto, en tanto que el 19% indica un nivel bajo, así mismo el 45% señala un nivel bajo en referencia a la calidad del servicio, el 52% un nivel medio, en tanto que el 3% señala un nivel alto. Se llegó a la conclusión que, se debe incorporar estrategias que permitan

impulsar el desarrollo del servicio de calidad, y propiciar la satisfacción del cliente, con cursos de actualización al personal del terminal.

(Angeles, 2020), en su investigación realizada en la Universidad César Vallejo, tuvo como objetivo determinar el impacto que genera el transporte interprovincial en la ciudad de Barranca, al no contar con un terminal para la prestación de un servicio de calidad, la investigación fue de tipo descriptiva mixta, de diseño fenomenológico, la población fueron los habitantes de la ciudad de Barranca del año 2017, a los cuales se les aplicó 3 encuestas para conocer su percepción sobre la investigación, con la aplicación de la encuesta, entrevista y fichas de observación. Se obtuvo como resultado que el 56% de los encuestados indicó que la calidad del servicio es muy buena, el 33% indica que es buena, mientras que el 11% señala que es regular. Se llegó a la conclusión que, si bien es sabido, no se cuenta con un espacio adecuado para un adecuado servicio a favor de los usuarios y mercancías, se ofrece un servicio de calidad, de manera que, si se implementan una estructura para la prestación del servicio, se podrá satisfacer a más usuarios.

(Marin Córdova & Villajulca Velásquez, 2018), en su investigación realizada en Trujillo, en la Escuela de Posgrado de la UCV, el objetivo fue establecer la influencia del sistema web en la gestión de la gerencia regional de transportes, el estudio fue de tipo no experimental, correlacional y corte transversal, con la aplicación del método inductivo, la muestra estuvo conformada por 34 usuarios, aplicándose un cuestionario leal, para recoger los datos de estudio, y la prueba estadística de Spearman, obteniendo un valor de 0.205. Así mismo el 88.2% de los encuestados indican que la gestión de la Gerencia Regional de Transportes es deficiente, en cuanto a la seguridad vial el 67.6% lo considera en un nivel regular, así como el 24% indica que la información web es deficiente. Se llegó a la conclusión que aún existen muchos aspectos por mejorar para poder satisfacer las demandas de los usuarios y ofrecer un servicio de calidad, para para unidades de transporte con la identificación de rutas y tramos en buen estado, para la movilización de los ciudadanos.

Así mismo tomaremos teorías para profundizar nuestra investigación, sobre el tema de estudio, como las de:

CEPLAN (2020), establece que las responsabilidades del transporte son asignadas a los gobiernos locales, siendo las directrices nacionales la clave para las mejoras homogéneas y de las capacidades de los locales en su ejecución. Concluyendo que la implementación de políticas para la formalización del transporte público determinará de manera importante el mejoramiento del sector en el Perú. El presente artículo se considera como antecedente por su aporte en cuanto a la descripción de la facultad que tienen los gobiernos locales en el sector transporte.

Con respecto a las bases teóricas de la variable herramientas de gestión se menciona a la doctrina de gestión según (Díaz, 2018), la cual describe que la gestión constituye un procedimiento operativo de los recursos, cuyo fin es obtener los objetivos de una entidad. En tal sentido, el recurso más importante en una empresa es el personal, dirigidos por el personal directivo quienes son los encargados de planificar, administrar y monitorear los procesos de la entidad.

En cuanto a las teorías sobre la formalización del Transporte Público se determina desde la perspectiva del cliente, organizándose en 8 categorías, disponibilidad, que hace referencia a la cobertura de la asistencia ofrecida en términos de geografía, lapso, frecuencia y modalidad de transporte; Gutiérrez (2018), de acceso al transporte, con información continua, para facilitar la planificación de las rutas de viaje, así mismo comprende aspectos importantes, para la mejora del servicio y la satisfacción de los usuarios, con viajes seguros; precedente del esmero de medidas concretas y de la actividad delineada, para asegurar que los clientes puedan identificar las medidas que se les está ofertando y la huella ambiental, en donde el usuario debe ver a simple vista la importancia que tiene para el prestador del servicio el medio ambiente cómo se comporta en el servicio de transporte público.

De acuerdo a la (MTC, 2015), concordante con el (D.S. N° 017-2009-MTC, 2009), establece que las municipalidades provinciales de acuerdo a sus competencias y jurisdicción del transporte tienen las siguientes funciones, competencia de normar, en la cual se formulan pautas, reglas y disposiciones,

para efectuar las acciones necesarias para aplicar el reglamento nacionales de acuerdo a lo concerniente del ámbito de su provincia en cuanto a territorio, a fin de dirigir los procesos correspondientes, en correlación con los reglamentos o normas nacionales, además de exponer, de acuerdo al ámbito de la jurisdicción que le corresponde de acuerdo a sus competencias, las áreas o vías que expongan como saturadas por percepción de congestión vehicular o contaminación, de acuerdo a los razonamientos que se establezca en el reglamento nacional oportuno; Competencias de gestión, en la cual se efectúan y dirigen los registros que los reglamentos de ámbito nacional que se instauren, dar en concesión el uso de vías para el correcto desarrollo del servicio, además de las competencias de intervención donde se detecten las infracciones que surjan en el cumplimiento de la normativa de las empresa dedicadas al servicio de transporte,

Según el Decreto Supremo 005-2019-MTC, el Plan Regulador de Rutas precisa las peculiaridades técnicas y el compuesto de rutas de transporte de pasajeros para asumir la cuenta de la demanda de los servicios de transporte de una localidad. El reglamento es un documento compuesto de normas y conceptos determinados por la autoridad competente a fin de instituir parámetros de dependencia para ejecutar una tarea en concreto, el derecho de transporte, corresponde a la probabilidad que un individuo, acceda al servicio desde cualquier punto donde se ubique.

Con referencia a la dimensión sobre Permiso de Operaciones es un tipo de licencia que otorgan las municipalidades provinciales para que una persona, una empresa o una organización sin fines de lucro pueda trabajar y funcionar de manera legal en un lugar o establecimiento aprobado por la entidad, los permisos de operación se dan de acuerdo a los requisitos establecidos en cada municipio o gobierno y bajo ciertos parámetros que los solicitantes deben cumplir. Autorización que se concede para la prestación del servicio de transporte ya sea provincial, regional o nacional regular de personas, servicio de transporte especial, de carga o de mercancías, siempre que el solicitante cumpla con las condiciones de acceso establecidas en el Título I y II de la Sección Segunda del reglamento establecido mediante (D.S. 017-2009-MTC).

Mediante la formalización la autoridad competente después de un proceso de verificación concluye que la unidad de transporte, cumplen con las características técnicas que corresponde de acuerdo a ley y a sus reglamentos, los requerimientos de antigüedad, póliza de seguro y revisión. Se acredita a través del certificado correspondiente tal cual se establece mediante D.S. 004-2010-MTC.

Artículo 154. Del D.S. 017-2009-MTC, en donde se encuentra reguladas las direcciones encargadas de la circulación terrestre, de acuerdo a como les corresponda, tendrán la obligación de emitir, un informe con opinión favorable para que el establecimiento solicitado funcione como paradero, siendo este un requisito previo sin el cual no se podrá otorgar la autorización correspondiente.

Para el mayor entendimiento de nuestra investigación presentamos las definiciones de nuestra variable de investigación, herramientas de gestión.

La administración establece que es un proceso aplicado, con la unión de los esfuerzos y el conocimiento, para cumplir con los objetivos organizacionales (Chiavenato, 2007).

La administración es parte fundamental como nexo entre la población y las entidades públicas. Permite simplificar las actividades estableciendo procesos para cumplir con los objetivos. Y favorece a la población mejorando sus estándares de vida, siendo fuente generadora de empleos contribuyendo al desarrollo económico y social (Münch, 2007).

La gestión administrativa es la realización de las acciones de forma concertada, para el desempeño de las funciones organizacionales, que permitan innovar en la gestión con la aplicación de las tecnologías, para cumplirlos con eficiencia (Chiavenato, 2007). La importancia de la gestión de calidad, se ha visto como una herramienta fundamental, para articular los procesos y las funciones de los trabajadores, para el cumplimiento de metas (Huaman, 2018).

Las herramientas de gestión son los métodos, normas, procedimientos que ayudan a gestionar, instituir, dirigir, proyectar, controlar a los encargos en los diferentes departamentos de una entidad, a cumplir con los objetivos propios de la entidad en bienestar de la población objetivo (Huaman, 2018).

Suárez (2015), señala que las herramientas de gestión con el uso de las tecnologías han facilitado el despliegue de recursos económicos, físicos, materiales y humanos, para desarrollar los procesos en menor tiempo, maximizando la eficiencia de los recursos y la productividad.

Las herramientas de gestión se configuran como una aplicación, procedimiento, algoritmo, paradigma, protocolo, indicador o sistema que facilita la gestión del negocio, organizándola de forma profesional, para la consecución de los objetivos de forma eficaz (Gebaur, 2017).

Entre las dimensiones fundamentales de las herramientas de gestión se menciona las siguientes:

El Plan Regulador de las rutas, se establece como un documento que contiene el itinerario y/o recorrido detallado de las rutas, los códigos de identificación, su descripción corta y los parámetros de operatividad; identificando los factores de la vía, crecimiento poblacional y aspectos para elaborar un plan de operatividad en el servicio, su adecuada implementación, control y fiscalización en el estricto cumplimiento de los parámetros técnicos por parte de los operadores de transporte (Municipalidad Provincial de Piura, 2011).

El reglamento de administración del transporte, permite regular el servicio de transporte público de las personas y mercancías, en todos los niveles de gobierno, estableciendo las condiciones necesarias para su correcto funcionamiento, así como los requisitos y formalidades para poder prestar el servicio y su fiscalización, brindando seguridad a los usuarios. (Decreto Supremo N° 017-2009-MTC)

Así mismo, presentamos las definiciones de nuestra variable de investigación, formalización del transporte público.

El concepto de transporte es utilizado para representar al acto de traspasar una persona, objeto o sustancia de un lugar a otro. También permite designar a qué tipo de vehículos se le encargará la tarea de los mismos, de acuerdo a su peso, capacidad, y la vía a acceder desde un determinado sitio hasta otro (Pérez, 2018).

Señala que el transporte se define como la movilización desde un punto a otro, en donde el transporte de personas, es denominado transporte de pasajeros, mientras que el de productos o mercancías, es denominado, transporte de carga, así mismo existe tres tipos de transporte, privado, público o semipúblico (Dangond,2011).

Scorcia (2010), señala que la movilidad no solamente aborda los vehículos y su infraestructura, sino que añade condiciones culturales, económicas, sociales y políticas, que permiten su correcto funcionamiento, evitando situaciones que puedan desencadenar algún accidente, así como la exposición de peatones o conductores en zonas riesgosas.

El transporte público es un régimen integral de medios de transporte de uso extensivo, idóneo para dar solución a las necesidades de deslizamiento. Se basa primordialmente en criterios de protección, por el mundo globalizado donde la necesidad de desplazamiento entre distintos territorios es de mayor importancia. Los lugares donde se requiere transporte se encuentran situados a grandes distancias de los puntos de inicio y término de traslado (FACUA, 2010).

La formalización es el uso del conjunto de normas en una determinada organización, se crea naturalmente cuando a las organizaciones, le sirve como referencia logra desarrollar características extremas, técnicas organizacionales de cómo y cuándo se debe desarrollar ciertas actividades en base a parámetros y estándares dados (Maguire, 2003).

Chiguvare (2016), señala la importancia de comprender a los usuarios en la prestación de los servicios por las entidades dedicadas al transporte urbano,

de manera que se ofrezca un servicio de calidad, en intervalos de tiempo oportuno, así como un espacio adecuado para el embarque y desembarque.

Bernardo (2016), en donde se señala sobre la importancia de una adecuada estructura que permita brindar la garantía del servicio, con unidades de transporte en buen estado, así como con profesionales capacitados para poder conducir los vehículos, además de los permisos requerido para las actividades.

El sistema de transportes, está compuesto por los vehículos y la infraestructura, las cuales agrupadas son consideradas como el parque automotor, además de los terminales, paradas, taller de mantenimiento, talleres de reparación, vigilancia y señalización de transporte (Molinero & Sánchez, 1997).

Los paraderos, que sean ofertados por los transportistas, pueden ser de propiedad de los mismos o alquilados, de ser el caso que sean titulares, deben acreditar la propiedad o de uso con la copia literal del predio, de ser alquilador, se debe adjuntar el contrato de arrendamiento donde estipule el uso que se le dará al bien. Las condiciones técnicas que se establecen para el transporte de individuos, contando con los espacios mínimos para ofrecer un servicio de calidad, y puntos de recojo que se utilicen para el servicio de transporte interprovincial de personas, siempre y cuando se trate de zonas rurales y no exista infraestructura que determine un terminal terrestre o estación de ruta en el lugar, los paraderos del servicio de transporte dentro de una provincia, estará a cargo de la municipalidad provincial en articulación con los distritos donde se tenga uso de paraderos.

Finalmente, en lo que respecta a las definiciones de las dimensiones de la variable formalización del transporte público, encontramos a diferentes autores que nos explican el concepto de cada dimensión con la finalidad de poder obtener conceptos claros en nuestra investigación.

El permiso de operación, es la autorización de forma intransferible, por parte de la autoridad que compete, para realizar la prestación del servicio especial

dentro de una determinada ubicación, siguiendo la normativa correspondiente, para su correcto cumplimiento (MTC, 2018).

La habilitación vehicular, es un título por el cual, el transportista de valores, puede circular a nivel en el territorio nacional, correspondiente al permiso público en la movilización de mercancías, cuando la entidad, tiene como finalidad el transporte de mercancías de forma permanente y el permiso de mercancías privado, cuando el giro es diferente, pero requiere de un certificado para transportar por su propia cuenta, sus mercancías (Gallardo, 2015).

La habilitación de conductor, es un documento brindado por la autoridad que compete, por el cual el titular se encuentra autorizado para conducir un vehículo terrestre (Decreto Supremo N° 007-2016-MTC).

Los paraderos autorizados son espacios, ya sean públicos o privados, que permite integrar el servicio de transporte público, posibilitando y haciendo más segura la salida y llegada, con vehículos que se encuentran habilitados al servicio, con una zona específica para el abordaje de personas y mercancías, contando con áreas e instalaciones en buen estado para las operaciones propias de la entidad de forma segura, además de la comodidad e higiene que todos los ofertantes de servicios deben brindar a las personas (Molinero & Sánchez, 1997).

### III. METODOLOGÍA

#### 3.1. Tipo y diseño de investigación

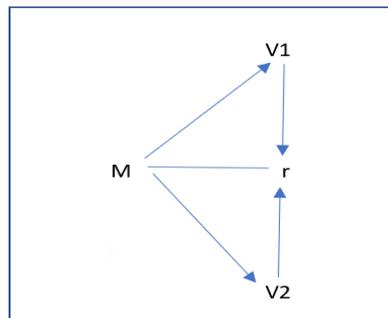
##### Tipo de Investigación

El presente trabajo corresponde al tipo de investigación básica porque hará posible incrementar el conocimiento sobre las herramientas de gestión y la formalización del transporte tal como lo establece (Hernández & Mendoza, 2018).

##### Diseño de investigación

El diseño de investigación es no experimental, descriptiva correlacional ya que describe la relación que existe entre ambas las herramientas de gestión y la formalización del transporte y de corte transversal ya que la investigación se dará en un tiempo determinado (Hernández & Mendoza, 2018).

El esquema del presente trabajo es el siguiente según: (Hernández & Mendoza, 2018).



Dónde:

M : Muestra

V1 : Herramientas de gestión

V2 : Formalización del transporte público

r : Coeficiente de correlación

### **3.2. Variables y operacionalización**

#### **Variable 1: Herramientas de gestión**

##### **a) Definición Conceptual**

Documento técnico legal de aplicación distrital, provincial o regional que contribuye a la buena administración buscando soluciones a los problemas sociales, económicos, culturales o de ordenamiento y que se encuentra subordinada a una ley. Las herramientas de gestión municipal son dictadas por la máxima autoridad de la entidad y aprobadas por el concejo teniendo validez dentro y fuera del municipio hasta el límite de su jurisdicción. Es de estricto cumplimiento para las personas que viven en la localidad como de las que llegan de afuera, el objetivo es ayudar a reglamentar y ordenar los sectores de riesgos en las comunidades y barrios para disminuir la vulnerabilidad de la población, los probables daños a la infraestructura y mejorar las condiciones de vida de la población. Münch (2007).

##### **b) Definición Operacional**

Es el procedimiento para medir la variable Herramientas de Gestión mediante la técnica de la encuesta y su instrumento el cuestionario estructurado, construido en base a las dimensiones plan regulador de rutas y reglamento de administración del transporte, y que mediante sus indicadores se describirán ítems o preguntas con una opción de respuesta de escala de tipo Likert, los cuales serán validados por expertos en la materia.

##### **c) Indicadores**

Según la dimensión plan regulador, tiene a los indicadores; condiciones de las vías en su provincia, accesibilidad a los distritos de su provincia, mejoramiento de vías, el parque automotor y la demanda del servicio que ofertan, calidad del servicio, la tarifa del servicio, abastecimiento de unidades, coherencia con la realidad de la provincia, modalidad del transporte público, categoría de los vehículos y el lenguaje apropiado. Según la dimensión reglamento de administración del transporte, tiene a los indicadores; condiciones del reglamento de administración del transporte, implementación del reglamento de administración del

transporte en su provincia, claridad y precisión con las normas nacionales, claridad y precisión con el lenguaje, cumple con las exigencias del servicio, coherencia con la naturaleza del servicio, coherencia con la realidad de la provincia, lenguaje apropiado al reglamento.

## **Variable 2:** Formalización del transporte público

### **a) Definición Conceptual**

La formalización del transporte público es el proceso que llevan a cabo los operadores de transporte para incorporarse a la formalidad en base a parámetros técnicos y legales dados por los gobiernos locales (Molinero & Sánchez, 1997).

### **b) Definición Operacional**

Es el procedimiento para medir nuestra variable de investigación a través de un cuestionario estructurado, construido en base a las dimensiones permiso de operación, habilitación vehicular, habilitación del conductor y paraderos autorizados y que, mediante sus indicadores, se describirán ítems o preguntas con una opción de respuesta de escala de tipo Likert, los cuales serán validados por expertos en la materia.

### **c) Indicadores**

Según la dimensión permiso de operación, tiene a los indicadores; empresas inscritas, asociaciones inscritas y cantidad de unidades por empresa.

Según la dimensión habilitación vehicular, tiene a los indicadores: tipo de unidad, condiciones técnicas del vehículo y año de fabricación del vehículo.

Según la dimensión habilitación del conductor, tiene a los indicadores: identificación del conductor, clase de licencia de conducir, categoría de la licencia de conducir, récord de papeletas del conductor y conocimiento en seguridad vial. Según la dimensión paraderos autorizados, tiene a los indicadores; terminales terrestres, infraestructura complementaria, paradero y oficina administrativa.

### 3.3. Población, muestra, muestreo, unidad de análisis

#### Población de estudio.

Para Hernández (2018), señala que la población se refiere al conjunto de individuos o valores que conforman el universo de estudio, determinada por n elementos.

La población está conformada por funcionarios que ostentan los cargos de gerentes, sub gerentes de cada unidad de transporte de las municipalidades provinciales de la región La Libertad, presentando la siguiente distribución, de acuerdo a las municipalidades provinciales, conformada por 26 funcionarios, tal como se presenta en la siguiente tabla.

**Tabla 1.**

*Distribución de la población de las unidades de transportes de La Libertad*

N°	Municipalidad	N° de funcionarios de Área	%
1	Trujillo	4	15
2	Otuzco	2	7
3	Virú	2	7
4	Ascope	2	7
5	Gran Chimú	2	7
6	Sánchez Carrión	3	11
7	Pataz	2	7
8	Bolívar	2	7
9	Julcán	2	7
10	Santiago de Chuco	2	7
11	Chepén	2	7
12	Pacasmayo	2	11
	<b>Total</b>	<b>26</b>	<b>100</b>

*Nota. Reporte de funcionarios unidades de transportes La Libertad*

*Elaboración: Propia*

## **Interpretación**

En la tabla uno se aprecia que la mayoría de funcionarios se concentra en la provincia de Trujillo con el 15%, luego Sánchez Carrión y Pacasmayo con el 11% y el resto de municipalidades alcanzan al 7% de funcionarios.

## **Muestra**

Hernández (2018), señala que la muestra viene a considerarse como un subgrupo de la población, es decir una parte de los elementos que pertenecen a ese conjunto, la cual se define por sus características propias.

La muestra es considerada censal pues se seleccionó el total de la población a ser considerada un número que se puede manejar, es por eso que todos los funcionarios son incluidos dentro de la muestra.

## **Muestreo**

En el presente trabajo se aplicó el muestreo no aleatorio, es decir no fue necesario seleccionar, porque los funcionarios fueron elegidos por conveniencia al estudio.

### **Criterios de Selección:**

**Criterios de Inclusión:** Son considerados todos los funcionarios que son jefes, gerentes y subgerentes de las unidades de transportes.

**Criterios de Exclusión:** funcionarios que estén con licencia médica por covid.19 o que no deseen participar de la investigación

**Unidad de análisis:** funcionario de la Unidad de Transporte de la municipalidad de La Libertad.

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

#### **Técnicas**

Según Terán (2020), define que las técnicas e instrumentos que son vitales para una correcta recolección de información, corresponde a las técnicas que representan un recurso importante, para que el investigador puede recoger la información, por medio de la técnica de la encuesta.

Se utilizará el análisis de las variables, así como de sus respectivas dimensiones, por medio de la técnica de la encuesta.

Basándonos en teorías, que guardan relación con nuestra investigación, se utilizó la encuesta, constituida por diferentes interrogantes, planteadas con la finalidad de identificar y conocer opiniones sobre un tema en particular (Hernández, 2018).

#### **Instrumentos**

Para la variable 1 se analizará las herramientas de gestión con un cuestionario referente a sus 2 dimensiones las cuales se distribuyen de la siguiente manera, para la dimensión plan regulador cuenta con 10 indicadores y 10 ítems y la dimensión reglamento de administración del transporte con 8 indicadores y 8 ítems. (Ver anexo 03)

Para la variable 2 se analizará la formalización del transporte público con un cuestionario referente a sus 4 dimensiones las cuales se distribuyen de la siguiente manera, para la dimensión permiso de operación con 3 indicadores y 5 ítems, la dimensión habilitación vehicular con 3 indicadores y 5 ítems, la dimensión habilitación del conductor con 5 indicadores y 6 ítems y la dimensión paraderos autorizados con 4 indicadores y 4 ítems. (Ver anexo 04)

#### **Validez**

Para la validación de los instrumentos, se utilizará el método de juicio de expertos, determinada por el asesor de nuestra investigación, tomando sus sugerencias para los docentes designados quienes son expertos en gestión pública, el procedimiento de valoración de ítems fue validado por 3 expertos.

- Dr. José Elías Sandoval Ríos
- Dr. Edwards Jesús Aguirre Espinoza
- Ms. Arq. Juan Hugo Caceda Guzmán

Se realizará la formulación por medio del método de alfa de Cronbach, la cual permite medir la confiabilidad, dando como resultado un coeficiente de fiabilidad de 0 a 1, en donde el resultado que se encuentre más cerca de 0 la confiabilidad es nulo y 1 corresponde a una confiabilidad máxima; verificando si los instrumentos utilizados son confiables. Con una escala de Alfa de Cronbach: <0.05; corresponde a una confiabilidad Inaceptable, de 0.5 a 0.6 una confiabilidad pobre, de 0.6 a 0.7 una confiabilidad débil, de 0.7 a 0.8 una confiabilidad aceptable, de 0.8 a 0.9 una confiabilidad buena, de 0.9 a 1.0 como una confiabilidad excelente. Para determinar la confiabilidad se aplicó una prueba piloto a 10 participantes.

Obteniendo como resultados que para la variable herramientas de gestión se obtuvo un índice de 0.815 que corresponde a una confiabilidad buena, y la variable formalización del transporte con un índice de 0.863 que corresponde a una confiabilidad buena.

### **3.5. Procedimientos**

En primer lugar, se solicitó la autorización a los Gobiernos Locales, para poder aplicar nuestra investigación en su entidad, y poder identificar procedimientos deficientes, en base a la formalización del transporte urbano por medio de la aplicación de cuestionarios sobre el tema de estudio, a los funcionarios de la entidad, que permitió recolectar la información, en base al diseño de nuestra investigación, y determinado el tamaño de nuestra muestra, se recopiló datos referente a los hechos de nuestra investigación la cual se relaciona directamente con nuestro problema e hipótesis, recolectando análisis de antecedentes relacionados a nuestras variables, así mismo se investigó nuevas ideas, definiciones, otra fuente de datos fue a través de los cuestionarios que se aplicaron a los funcionarios de la entidad en estudio, los cuales respondieron en base a una escala tipo Likert, los datos recolectados serán analizados y se medirá su confiabilidad a través de la Prueba estadística de Alfa de Cronbach, utilizando el software estadístico de SPSS V.25 y se hará una representación de los resultados en gráficos y tablas estadísticas.

### **3.6. Método de análisis de datos**

Para la elaboración de tablas de frecuencia y porcentaje de datos se utilizará el software de Microsoft Excel, junto a gráficos de barras con su respectivo análisis.

En la contratación de hipótesis, se usó el software estadístico de SPSS V.25, que nos permitió observar el índice de relación estadística, verificando primero que la prueba estadística, se utilizará dependiendo de su distribución que podría ser paramétrica o no paramétrica, el grado de significancia se ha determinado si es menor a  $P < 0.05$ ; se aplicará una prueba de normalidad en base al tamaño de muestra que al ser menor de 50 se usará Shapiro – Wilk, al observar los datos se procederá a verificar si éstos se distribuyen de manera no normal.

### **3.7. Aspectos éticos**

Para el desarrollo del trabajo se aplicará el Código de la Ética Profesional (Ley 27815), así como la transparencia, honestidad, la veracidad y el conocimiento científico, considerando que la elaboración y redacción, las normas APA, bajo el pleno conocimiento de los efectos del plagio y las consecuencias legales correspondientes obteniendo autorización de las áreas administrativas de la entidad, de forma unánime los profesionales del área usuaria accedieron a participar en el estudio, conservar el anonimato de los documentos obtenidos, los mencionados son de propiedad exclusiva del investigador y que existe el compromiso de las partes de la confidencialidad, poner a disposición de la entidad los resultados de la presente, con la finalidad de aprovechar la aplicación del conocimiento desarrollado.

## IV. RESULTADOS

### 4.1. Resultados sobre las Herramientas de Gestión,

#### 4.1.1. Niveles de Categorización de las Herramientas de Gestión

**Tabla 2**

*Nivel de herramientas de gestión en la Región La Libertad – 2021.*

Herramientas de gestión	N°	%
Bajo	3	11.5
Medio	15	57.7
Alto	8	30.8
<b>Total</b>	<b>26</b>	<b>100</b>

*Nota. Aplicación del cuestionario de herramientas de gestión y la formalización del transporte público en la Región La Libertad – 2021.*

*Elaboración: Propia*

#### **Interpretación.**

En la Tabla 2 se puede observar que el 57.7% de los encuestados perciben que las herramientas de gestión son de nivel medio, el 30.8% obtienen nivel alto, en tanto que solo el 11.5% de los encuestados mencionan que está en un nivel bajo. Demostrándose que las herramientas de gestión en la Región La Libertad durante el año 2021, en su mayoría son de nivel medio.

## 4.2. Resultados sobre la Formalización del transporte

### 4.2.1. Niveles de Categorización de la Formalización del transporte

**Tabla 3**

*Nivel de formalización del transporte público en la Región La Libertad – 2021.*

<b>Formalización del transporte público</b>	<b>N°</b>	<b>%</b>
<b>Bajo</b>	3	11.5
<b>Medio</b>	17	65.4
<b>Alto</b>	6	23.1
<b>Total</b>	26	100

*Nota. Aplicación del cuestionario de herramientas de gestión y la formalización del transporte público en la Región La Libertad – 2021.*

*Elaboración: Propia*

#### **Interpretación.**

En la Tabla 3, se puede observar que el 65.4% de los encuestados perciben que la formalización de transporte público es de nivel medio, el 23.1% obtienen nivel alto, en tanto que solo el 11.5% de los encuestados mencionan que está en un nivel bajo. Demostrándose que la formalización del transporte público en la Región La Libertad - 2021, es de nivel medio.

### 4.3. Contrastación de hipótesis

**Tabla 4**

*Percepción de los gerentes y subgerentes sobre las herramientas de gestión y la formalización del transporte público en la Región La Libertad – 2021.*

FORMALIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO	HERRAMIENTAS DE GESTIÓN						TODOS	
	Bajo		Medio		Alto			
	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%
<b>Bajo</b>	3	11.5	0	0	0	0	3	11.5
<b>Medio</b>	0	0	15	57.7	2	7.7	17	65.4
<b>Alto</b>	0	0	0	0	6	23.1	6	23.1
<b>Total</b>	3	11.5	15	57.7	8	30.8	26	100

*Nota. Aplicación del cuestionario de herramientas de gestión y la formalización del transporte público en la Región La Libertad – 2021.*

*Elaboración: Propia*

**Medida de correlación de Rho de Spearman: 0.939\*\*, P<0.01**

#### **Interpretación:**

En la tabla 4, se puede observar que según la percepción de los encuestados el 57.7% menciona que las herramientas de gestión y la formalización está en un nivel medio, el 23.1% percibe a la herramientas de gestión y a la formalización del transporte público en un nivel alto, el 11.5% percibe a la herramientas de gestión y a la formalización del transporte público en un nivel bajo, finalmente el 7.7% percibe a las herramientas de gestión en un nivel alto pero a la formalización del transporte público en un nivel medio

Se observa que el coeficiente de correlación de Spearman = 0.939 (existiendo una muy alta relación positiva) con nivel de significancia menor al 1% ( $p < 0.01$ ), la cual quiere decir que las herramientas de gestión se relacionan de manera directa y altamente significativa con la formalización del transporte público en la Región La Libertad – 2021. Es decir, a mayor eficiencia de las herramientas de gestión, mayor es la eficiencia en la formalización del transporte público en la entidad estudio. O a menor eficiencia de las herramientas de gestión, menor es la eficiencia de la formalización del transporte público en la entidad estudio.

#### 4.4. Contratación de hipótesis específicas

**Tabla 5**

*Medida de correlación de las dimensiones de la variable herramientas de gestión con la variable formalización del transporte público.*

<b>Variabes</b>	<b>Medida de correlación Pearson y Spearman</b>	<b>Significación estadística</b>
<b>VAR 1 con DIM 1 VAR2</b>	0.832**	P<0.01
<b>VAR 1 con DIM 2 VAR2</b>	0.786**	P<0.01
<b>VAR 1 con DIM 3 VAR2</b>	0.872**	P<0.01
<b>VAR 1 con DIM 4 VAR2</b>	0.940**	P<0.01

*Nota. Aplicación del cuestionario de herramientas de gestión y la formalización del transporte público en la Región La Libertad – 2021.*

*Elaboración: Propia*

#### **Interpretación:**

En la Tabla 5, para demostrar la relación entre la dimensión 1 de la variable 1 con la variables 2, se observa que el coeficiente de correlación de Pearson = 0.832 (existiendo una muy alta relación positiva) con nivel de significancia menor al 1% ( $p < 0.01$ ), la cual quiere decir que la dimensión plan regulador de las herramientas de gestión se relacionan de manera directa y altamente significativa con la formalización del transporte público en la Región La Libertad – 2021. Es decir, a mayor eficiencia de la dimensión plan regulador de las herramientas de gestión, mayor es la eficiencia en la formalización del transporte público en la entidad estudio. O a menor eficiencia de la dimensión plan regulador de las herramientas de gestión, menor es la eficiencia de la formalización del transporte público en la entidad estudio.

Para demostrar la relación entre la dimensión 2 de la variable 1 con la variables 2, se observa que el coeficiente de correlación de Spearman = 0.786 (existiendo una muy alta relación positiva) con nivel de significancia menor al 1% ( $p < 0.01$ ), la cual quiere decir que la dimensión reglamento de administración del transporte de las herramientas de gestión se relacionan de manera directa y altamente significativa con la formalización del transporte

público en la Región La Libertad – 2021. Es decir, a mayor eficiencia de la dimensión reglamento de administración del transporte de las herramientas de gestión, mayor es la eficiencia en la formalización del transporte público en la entidad estudio. O a menor eficiencia de la dimensión reglamento de administración del transporte de las herramientas de gestión, menor es la eficiencia de la formalización del transporte público en la entidad estudio.

Para demostrar la relación entre la dimensión 3 de la variable 1 con la variables 2, se observa que el coeficiente de correlación de Pearson = 0.872 (existiendo una muy alta relación positiva) con nivel de significancia menor al 1% ( $p < 0.01$ ), la cual quiere decir que las herramientas de gestión se relacionan de manera directa y altamente significativa con la dimensión permiso de operación de la formalización del transporte público en la Región La Libertad – 2021. Es decir, a mayor eficiencia de las herramientas de gestión, mayor es la eficiencia en la dimensión permiso de operación de la formalización del transporte público en la entidad estudio. O a menor eficiencia de las herramientas de gestión, menor es la eficiencia en la dimensión permiso de operación de la formalización del transporte público en la entidad estudio.

Para demostrar la relación entre la dimensión 4 de la variable 1 con la variables 2, se observa que el coeficiente de correlación de Pearson = 0.940 (existiendo una muy alta relación positiva) con nivel de significancia menor al 1% ( $p < 0.01$ ), la cual quiere decir que las herramientas de gestión se relacionan de manera directa y altamente significativa con la dimensión permiso de operación de la formalización del transporte público en la Región La Libertad – 2021. Es decir, a mayor eficiencia de las herramientas de gestión, mayor es la eficiencia en la dimensión habilitación vehicular de la formalización del transporte público en la entidad estudio. O a menor eficiencia de las herramientas de gestión, menor es la eficiencia en la dimensión habilitación vehicular de la formalización del transporte público en la entidad estudio.

**Tabla 6**

*Medida de correlación de Rho de Spearman de la variable contratación de herramientas con las dimensiones del servicio educativo*

<b>Variables</b>	<b>Medida de correlación de Pearson</b>	<b>Significación estadística</b>
<b>DIM1 VAR1 con VAR2</b>	0.866**	P<0.01
<b>DIM2 VAR1 con VAR2</b>	0.816**	P<0.01

*Nota. Aplicación del cuestionario de herramientas de gestión y la formalización del transporte público en la Región La Libertad – 2021.*

*Elaboración: Propia*

### **Interpretación:**

En la Tabla 6, para demostrar la relación de la dimensión 1 de la variable 1 con la variable 2, se observa que el coeficiente de correlación de Pearson = 0.866 (existiendo una muy alta relación positiva) con nivel de significancia menor al 1% ( $p < 0.01$ ), la cual quiere decir que las herramientas de gestión se relacionan de manera directa y altamente significativa con la dimensión habilitación del conductor de la formalización del transporte público en la Región La Libertad – 2021. Es decir, a mayor eficiencia de las herramientas de gestión, mayor es la eficiencia en la dimensión habilitación del conductor de la formalización del transporte público en la entidad estudio. O a menor eficiencia de las herramientas de gestión, menor es la eficiencia en la dimensión habilitación del conductor de la formalización del transporte público en la entidad estudio.

Para demostrar la relación en la dimensión de la variable 1 con la variable 2 se observa que el coeficiente de correlación de Pearson = 0.816 (existiendo una muy alta relación positiva) con nivel de significancia menor al 1% ( $p < 0.01$ ), la cual quiere decir que las herramientas de gestión se relacionan de manera directa y altamente significativa con la dimensión paraderos autorizados de la formalización del transporte público en la Región La Libertad – 2021. Es decir, a mayor eficiencia de las herramientas de gestión, mayor es la eficiencia en la dimensión paraderos autorizados de la formalización del

transporte público en la entidad estudio. O a menor eficiencia de las herramientas de gestión, menor es la eficiencia en la dimensión paraderos autorizados de la formalización del transporte público en la entidad estudio.

## V. DISCUSIÓN

Posterior al análisis de los datos cuantitativos obtenidos por medio de la aplicación de los instrumentos a nuestra muestra de estudio, y al definir las teorías y antecedentes, se presenta la siguiente discusión de los resultados, para contrastar y verificar si nuestra investigación guarda relación con otras investigaciones.

Para contrastar nuestra hipótesis de investigación según la Tabla 4, se encontró un índice de relación de acuerdo a Spearman con 0,939\*\*, con una significancia de 0,000, por lo que se determinó la existencia de una relación entre las herramientas de gestión y la formalización del transporte público, los mencionados resultados guardan relación con lo mencionado por García (2019), quien señala los beneficios de contar con herramientas que permitan gestionar de forma eficiente el proceso de formalización del transporte público, de manera que se identifique que es lo que se desea realizar, con la planificación, empelando una adecuada dirección y verificación de cumplimiento de los objetivos trazados en la gestión de forma eficiente, permitiendo que las empresas de transporte accedan a los beneficios que ofrece la formalización, con préstamos para desarrollar infraestructuras adecuadas para la prestación del servicio de calidad a los usuarios, salvaguardando su integridad en contraste con espacios en los que no se garantizaba la seguridad de embarque y desembarque, así como la protección de las encomiendas y equipaje de los usuarios, hacia el destino final, ya que no existe un control adecuado del proceso de transporte, de igual manera guarda relación con lo mencionado por Maguire (2003), quien habla sobre la importancia de la formalización para el desarrollo de las organizaciones, de manera que los trabajadores de las unidades de transporte cuenten con los beneficios de acuerdo a ley, como formar parte de planillas, seguro de vida y salud, así mismo poder acceder a las gratificaciones y CTS, según corresponda, esto permitirá desarrollar un proceso de gestión administrativa eficaz.

Para contrastar nuestra hipótesis específica 1 según la Tabla 5, se encontró un índice de relación de acuerdo a Pearson con 0,832\*\*, con una significancia de 0,000, por lo que se determinó la existencia de una relación entre la dimensión plan regulador de las herramientas de gestión y la formalización del transporte público, los mencionados resultados guardan relación con lo mencionado por Gaytán (2019), quien en su investigación refiere que el plan regulador debe ser planificados en base a los requerimientos de la gestión, considerando aspectos fundamentales para su correcto desarrollo, orientado al desarrollo de la comuna, con la aplicación de normas sobre el uso de los espacios urbanos y edificaciones, para ello es importante que en la formalización del transporte urbano, se conozca cuáles son la rutas que se van a utilizar por las unidades de transporte urbano, para que puedan planificar en base a horarios cual es el servicio que se va a prestar y de manera se va a realizar, distribuyendo sus unidades en un intervalo de tiempo que permita captar la mayor parte de usuarios, durante su recorrido, obteniendo así beneficios sustanciales para poder seguir mejorando sus instalaciones, y sus unidades que se dedican a la prestación del servicio de transporte, con la modernización de su flota vehicular, además de la capacitación constante a todos los conductores de la unidad, para identificar que tengan las habilidades necesarias para conducir los vehículos con eficiencia, así mismo guarda relación con lo señalado por la Municipalidad Provincial de Piura (2011), quien señala que durante el proceso de formalización del transporte urbano se deben tomar en cuenta, las rutas asignadas a las unidades de transporte urbano, identificando los factores de viabilidad en base al crecimiento poblacional, con los cuales se elaborará un plan de operatividad del servicio, así como su adecuada implementación y control, verificando que las unidades vehiculares, tengan todos los permisos necesarios para ejecutar sus funciones cumpliendo la ley establecida por las entidades reguladoras del proceso que permita garantizar un servicio de calidad para todos los usuarios que acceden al servicio. Para contrastar nuestra hipótesis específica 2, se encontró un índice de relación de acuerdo a Pearson con 0,786\*\*, con una significancia de 0,000, por lo que se determinó la existencia de una relación entre la dimensión reglamento de administración

del transporte de las herramientas de gestión y la formalización del transporte público, los mencionados resultados guardan relación con lo mencionado por Zanabria (2017), quien señala que la formalización del transporte urbano debe cumplir con los parámetros establecidos en la normativa de transportes, el cual propicia un correcto desarrollo del proceso, además garantiza la integridad física y psicológica de los usuarios del servicio terrestre, a nivel nacional, regional y local, con un proceso de fiscalización eficiente por parte de las entidades encargadas de la supervisión, garantizando una zona de embarque y desembarque estructurada para la organización, además de una área específica en el recojo y envío de paquetes, a los diferentes destinos que maneja la empresa de transporte, así como el acceso a diversas entidades bancarias con la adquisición de préstamos para refloatar y mejorar continuamente el servicio prestado a los usuarios, también se relaciona con lo mencionado por Pérez (2018), quien refiere que gracias al reglamento de gestión del transporte urbano, se puede regular la prestación del servicio de transporte, tanto público como privado, en el manejo de las mercancías a nivel nacional, y el transporte de personas, los cuales deben cumplir requisitos, para garantizar la seguridad del traslado de un lugar a otro, estos deben poseer la documentación que acredite, que se encuentran habilitados para la prestación del servicio, que permita un correcto desarrollo del proceso además de garantizar que los paquetes lleguen al destino solicitado, con el cuidado respectivo, para ellos se debe establecer un plan de operaciones a cumplir por el personal de manera que puedan ejercerlo, con la calidad esperada por la organización. Para contrastar nuestra hipótesis específica 3, se encontró un índice de relación de acuerdo a Pearson con 0,872\*\*, con una significancia de 0,000, por lo que se determinó la existencia de una relación entre las herramientas de gestión y la dimensión permiso de operación de la formalización del transporte público, los mencionados resultados guardan relación con lo mencionado por Agurto (2020), quien alude que la gestión del transporte urbano, se define como la planificación de las demandas de movilización presente, considerando el crecimiento poblacional, para ello se requiere, la realización de un estudio que permita identificar los requerimientos de los usuarios del servicio, así mismo se debe contar con los permisos

necesarios por parte de las unidades de transporte para la prestación del servicio de movilización, salvaguardando la integridad de todos los individuos involucrados y de la mercancía a movilizar, para que puedan llegar al destino final de forma segura, así mismo se garantiza que durante algún operativo durante del transcurso del recorrido de las unidades, estos puedan pasar con normalidad los controles policiales, debido a que se está siguiendo un proceso de calidad para obtener un servicio eficiente en favor de los usuarios, de igual manera se relaciona con lo dicho por Gallardo (2015), quien habla sobre la importancia del permiso de operaciones, el cual es otorgado por la entidad gubernamental competente para que una persona u organización, cumpliendo con los parámetros establecidos, se les autorice el desarrollo de sus operaciones con normalidad, todo ello es importante, para que las organizaciones dedicadas a brindar el servicio de transporte, puedan gestionar sus procesos, direccionándolos al cumplimiento de la normativa, con los permisos necesarios para sus unidades y su libre circulación a nivel nacional, que evite posibles sanciones aplicadas por el personal fiscalizador del servicio de transporte, en donde se les imponga papeletas o en el peor de los casos se les requiese las unidades de transporte debido al incumplimiento de la normativa, la cual permite garantizar la integridad de los usuarios, así como de los colaboradores que pertenecen a la entidad de transporte con mecanismos de control simultáneo, en la verificación del cumplimiento de la normativa organizacional. Para contrastar nuestra hipótesis específica 4, se encontró un índice de relación de acuerdo a Pearson con 0,940\*\*, con una significancia de 0,000, por lo que se determinó la existencia de una relación entre las herramientas de gestión y la dimensión habilitación vehicular de la formalización del transporte público, los mencionados resultados guardan relación con lo mencionado por CEPLAN (2020), donde se señala que la habilitación vehicular, de las organizaciones dedicadas al transporte urbano a nivel nacional, debe ser fiscalizada por los organismos pertinentes, de manera que se verifique que se está cumpliendo con los requisitos normados por el MTC; las unidades de transporte deben contar con la tarjeta vehicular, el certificado de revisión, SOAT, licencia y documento de identificación de titular, todos estos documentos son importantes para que las empresas dedicadas a

la prestación del servicio de transporte de personas y mercancía, accedan al certificado que habilita a sus unidades a circular a nivel nacional, por ende permite realizar una gestión direccionada al cumplimiento de los parámetros establecidos de forma eficiente, salvaguardando la integridad de los trabajadores y de las personas que utilizan el servicio, así como evitar posible problemas legales a futuro, así mismo guarda coherencia con lo mencionado por Molinero (1997), quien refiere que las herramientas de gestión a utilizar por las empresas dedicadas a brindar el servicio de transporte, son importantes para obtener resultados positivos, antes, durante y posterior a la prestación del mismo, ya que, si la empresa cuenta con todos los permisos requeridos, se evitará la imposición de multas, pérdidas monetarias, daño de sus unidades, trabajadores y usuarios, debido a que las acciones a tomar por la organización están orientadas según las normas de tránsito, garantizando la protección de los recursos de la entidad, de manera que si se cumplen con todos los parámetros de control en el proceso este servirá para promover un entorno participativo en donde todos los colaboradores se involucren en la gestión, con el cumplimiento eficiente de sus funciones. Para contrastar nuestra hipótesis específica 5 según la Tabla 6, se encontró un índice de relación de acuerdo a Pearson con 0,866\*\*, con una significancia de 0,000, por lo que se determinó la existencia de una relación entre las herramientas de gestión y la dimensión habilitación del conductor de la formalización del transporte público, los mencionados resultados guardan relación con lo mencionado por Silva (2017), quien en su investigación, menciona la importancia de tener personal capacitado, en referencia a las normas de tránsito, las rutas a tomar para la circulación de la unidad, así como la acreditación pertinente para desempeñar la función de conductor del vehículo, que haya pasado los exámenes de salud y de conducción, que garantice la seguridad de llegada al destino, de los usuarios y mercancías a nivel nacional, así mismo se relaciona con lo referido por Gutiérrez (2018), en su teoría sobre los criterios a tomar en cuenta en el servicio de transporte urbano, señala factores claves para el correcto cumplimiento del servicio por parte de las organizaciones dedicadas a este rubro, como contar con un lapso de tiempo preestablecido desde un punto a otro, facilidad de acceso a los servicios,

adecuación del mobiliario en las unidades para la comodidad de los usuarios, infraestructura de calidad para la prestación del servicio de encomiendas y ventas de pasajes, que asegure una gestión de calidad por parte de la entidad. Para contrastar nuestra hipótesis específica 6, se encontró un índice de relación de acuerdo a Pearson con 0,816\*\*, con una significancia de 0,000, por lo que se determinó la existencia de una relación entre las herramientas de gestión y la dimensión paraderos autorizados de la formalización del transporte público, los mencionados resultados guardan relación con lo mencionado por Molinero (1997), quien en su investigación menciona la importancia de contar con paraderos autorizados, para la integración del servicio, que brinde seguridad en la entrada y salida de los usuarios, con zonas destinadas para cada servicio que brinda la empresa de transportes, respetando los protocolos necesarios para salvaguardar la integridad y salud de los trabajadores, usuarios y personas externas a la empresa, también se relaciona con la investigación de Huamán (2018), quien refiere que las herramientas de gestión, ayudan a las organizaciones a gestionar, direccionar y controlar los procesos que se realizan en la entidad, así como identificar posibles fallas en tiempo real y corregirlas de forma oportuna, por ende, en la prestación del servicio de transporte es fundamental contar con un espacio destinado únicamente al embarque y desembarque de personas y mercancías, ya que se podrá prestar un servicio de calidad, siguiendo todos los procesos normados por la entidad reguladora, evitando posibles multas por la ocupación de espacios públicos y accidentes de tránsito que afecten a sus unidades, usuarios y personal laboral.

Finalmente, nuestra investigación es relevante porque se podrá hacer una verificación de la importancia las herramientas de gestión, teniéndolos en cuenta para mejorar la gestión provincial, y el nivel de eficacia en la formalización del transporte público de las entidades públicas en estudio, los conocimientos generados servirán como antecedente para futuras investigaciones que tengan relación de cómo se ejecuta las herramientas de gestión en la formalización de transporte público del gobierno provincial de la región La Libertad.

## VI. CONCLUSIONES

1. Se determinó que existe una relación altamente significativa entre las herramientas de gestión y la formalización del transporte público, demostrando la hipótesis de investigación. Según la contrastación de la hipótesis de las variables se encontró que  $r=0.939^{**}$  con una significancia de 0.000, con la aplicación de la prueba paramétrica de Rho de Spearman.
2. Se determinó que existe una relación altamente significativa entre el plan regulador y la formalización del transporte público, demostrando la hipótesis específica 1. Según la contrastación de la hipótesis de la dimensión plan regulador y la variable formalización del transporte público, se encontró que  $r=0.832^{**}$  con una significancia de 0.000, con la aplicación de la prueba paramétrica de Pearson.
3. Se determinó que existe una relación altamente significativa entre el reglamento de administración del transporte y la formalización del transporte público, demostrando la hipótesis específica 2. Según la contrastación de la hipótesis de la dimensión reglamento de administración y la variable formalización del transporte público, se encontró que  $r=0.786^{**}$  con una significancia de 0.000, con la aplicación de la prueba paramétrica de Pearson.
4. Se determinó que existe una relación altamente significativa entre las herramientas de gestión y el permiso de operación, demostrando la hipótesis específica 3. Según la contrastación de la hipótesis de las herramientas de gestión y el permiso de operación, se encontró que  $r=0.872^{**}$  con una significancia de 0.000, con la aplicación de la prueba paramétrica de Pearson.
5. Se determinó que existe una relación altamente significativa entre las herramientas de gestión y la habilitación vehicular, demostrando la hipótesis específica 4. Según la contrastación de la hipótesis de las herramientas de gestión y la habilitación vehicular, se encontró que  $r=0.940^{**}$  con una significancia de 0.000, con la aplicación de la prueba paramétrica de Pearson.

6. Se determinó que existe una relación altamente significativa entre las herramientas de gestión y la habilitación del conductor, demostrando la hipótesis específica 5. Según la contrastación de la hipótesis de las herramientas de gestión y la habilitación del conductor, se encontró que  $r=0.866^{**}$  con una significancia de 0.000, con la aplicación de la prueba paramétrica de Pearson.
7. Se determinó que existe una relación altamente significativa entre las herramientas de gestión y los paraderos autorizados, demostrando la hipótesis específica 6. Según la contrastación de la hipótesis de las herramientas de gestión y los paraderos autorizados, se encontró que  $r=0.816^{**}$  con una significancia de 0.000, con la aplicación de la prueba paramétrica de Pearson.

## **VII. RECOMENDACIONES**

- 1.** Se recomienda a las Municipalidades Provinciales de la región La Libertad a excepción de Trujillo implementar sus herramientas de gestión con la finalidad, de modernizar los mecanismos aplicado en la gestión, por medio del uso de las tecnologías, para poder aplicarlas en las funciones del transporte público, con el propósito de obtener un transporte ordenado y reducir la informalidad en cada provincia de la región.
- 2.** Se recomienda a los Gerentes Municipales y alcaldes Provinciales, que para la contratación del profesional que estará a cargo del área de transportes, debe tener conocimiento y experiencia en la materia, con la finalidad que puedan implementar, gestionar y desarrollar las herramientas de gestión necesarias para promover un cambio en el transporte de cada provincia.
- 3.** Se recomienda a los gobiernos locales provinciales de La Libertad, la implementación de programas de capacitación para que sus áreas de transportes, conozcan cual es el debido proceso a realizar, para obtener una gestión de calidad, y conocer la normativa a aplicar en el proceso de fiscalización del transporte urbano.
- 4.** Se recomienda a los gobiernos locales provinciales establecer una mejor identificación de las unidades urbanas que brinda el servicio de transporte dentro de su provincia, para conocer que se encuentren en buen estado en la prestación del servicio, facilitando el tránsito de las unidades vehiculares, con una ruta adecuada que evite aglomeraciones y facilite la movilidad de los usuarios en toda la región, otorgándole el permiso de operación correspondiente, al desarrollo de sus actividades.
- 5.** Se recomienda a las Municipalidades Provinciales, capacitar continuamente a los servidores que pertenecen al área de fiscalización del transporte urbano, de manera que puedan desarrollar sus funciones de forma eficiente, identificando que las unidades dedicadas al transporte urbano, cuenten con todas las medidas de seguridad, así como las revisiones técnicas que indiquen su buen estado, en el desarrollo de sus actividades, salvaguardando la integridad de los usuarios.

- 6.** Se recomienda a la Municipalidad Provincial de Trujillo, actualizar sus herramientas de gestión con la finalidad de estar acorde con las necesidades actuales que el parque automotor requiere a la actualidad.; así mismo, implementar parámetros tecnológicos de control que permitan identificar a través de la fiscalización a los conductores de las unidades de transporte que cumplan con los requisitos necesarios para poder conducir adecuadamente el vehículo asignado.
- 7.** Se recomienda a las Municipalidades Provinciales gestionar la habilitación de paraderos dentro de sus provincias, de manera que se cuente con espacios adecuados para el embarque y desembarque de usuarios, por parte de las empresas de transporte público, de forma ordenada, evitando la ocupación de espacios públicos y posibles accidentes.
- 8.** Se recomienda al Gobierno Regional, establecer un plan estratégico para la formalización del transporte público debe ser un punto trascendental en la agenda de cada gobierno local, convirtiéndose en una política pública para perfeccionar la vida de los habitantes, el turismo y ornato de cada ciudad. Para lo cual se debe contar con un Plan Regulador de Rutas que nos permita identificar en qué tipo de provincia nos encontramos, cual es el tipo de transporte que necesitamos de acuerdo a la demanda y la infraestructura vial, los servicios y rutas que son necesarias activar y la proyección del parque automotor a fin de evitar congestión vehicular innecesario en la provincia.

## REFERENCIAS

- Adam, M. (2007). *Two notions of scientific justification*.  
<https://core.ac.uk/download/pdf/191636212.pdf>
- Agurto, J. (2020). *Gestión administrativa y desempeño laboral de los trabajadores de la subgerencia de transporte terrestre del Gobierno regional de La Libertad, 2020*.  
[https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/49848/Agurto\\_MJM-SD.pdf?sequence=8&isAllowed=y](https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/49848/Agurto_MJM-SD.pdf?sequence=8&isAllowed=y)
- Akanle, O. (2020). *Introduction and research justification, business, social sciences, humanities*.  
<https://lo.unisa.edu.au/mod/page/view.php?id=489315>
- Ángeles, J. (2020). *El impacto generado por el sistema de transporte interprovincial en el área urbana de la ciudad de Barranca*.  
[https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/56485/Angeles\\_HJE-SD.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/56485/Angeles_HJE-SD.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Bernardo, C. (2016). *City of Cape Town Rated the Best Financially managed Metro — IOL*. <http://www.iol.co.za/capetimes/city-of-cape-town-rated-the-best-financially-managed-metro-2012286>
- CEPLAN (2020). *Información de brechas de servicios a nivel departamental, provincial y distrital*. <https://www.ceplan.gob.pe/informacion-de-brechas-territoriales/>
- Chiavenato, I. (2007). *Introducción a la teoría general de administración*.  
<https://esmirnasite.files.wordpress.com/2017/07/i-admon-chiavenato.pdf>

- Chiguvare, Bernard (2016). *Taxi Industry Shrugs off Minimum Wage*.  
<https://www.groundup.org.za/article/taxi-industry-shrugs-minimum-wage/>
- Dangond, C., Francois, J., Monteoliva, A. y Rojas, F. (2011). *Some reflection on the urban mobility in Colombia from the perspective of human development*.  
<http://www.scielo.org.co/pdf/papel/v16n2/v16n2a07.pdf>
- Decreto Supremo N° 017-2009-MTC. *Reglamento Nacional de Administración de Transporte*.  
[https://www.mtc.gob.pe/cnsv/documentos/normas-legales/DECRETO%20SUPREMO%20N%C2%BA%20017-2009-MTC%20\(actualizado%2004.01.2017\).pdf](https://www.mtc.gob.pe/cnsv/documentos/normas-legales/DECRETO%20SUPREMO%20N%C2%BA%20017-2009-MTC%20(actualizado%2004.01.2017).pdf)
- Díaz, M. (2018). *Breve historia de las herramientas de gestión*.  
[https://repositorio.ulima.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12724/7100/Schwarz\\_Max\\_breve%20historia%20herramientas%20gestion.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.ulima.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12724/7100/Schwarz_Max_breve%20historia%20herramientas%20gestion.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- FACUA (2010). *El transporte público*. <https://www.facua.org/es/guia.php?ld=77>
- Gallardo, J. (2015). *Sacar permiso para trasladar mercancías tomará una hora*.  
<https://rpp.pe/economia/economia/sacar-permiso-para-trasladar-mercancias-tomara-una-hora-noticia-814508?ref=rpp>
- Gaytán, K. (2019). *Calidad del servicio de transporte urbano basado en percepciones de los usuarios, Trujillo – 2018*.  
[https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/32729/Gaytan\\_rk.pdf?sequence=1](https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/32729/Gaytan_rk.pdf?sequence=1)
- García, C. (2019). *La gestión del transporte urbano. Una oportunidad para un modelo integrado de transporte en Santiago de Chile*.

<https://estudiosurbanos.uc.cl/wp-content/uploads/2019/08/TESIS-CGB.pdf>

Gebauer, H., Haldimann, M., & Caroline, J. S. (2017). A typology for management innovations. *European Journal of Innovation Management*, 20(4), 514-533. <http://dx.doi.org/10.1108/EJIM-06-2016-0059>

Gutiérrez, L. (2018). *Transporte Público de calidad y movilidad urbana*. [https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4\\_uibd.nsf/A51043F477187F5E05257C8400626870/\\$FILE/Transporte p%C3%BAblico de calidad y la movilidad urbana.pdf](https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/A51043F477187F5E05257C8400626870/$FILE/Transporte_p%C3%BAblico_de_calidad_y_la_movilidad_urbana.pdf)

Hernández, R. y Mendoza, C. (2018). *Metodología de la investigación: las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta*. <http://repositorio.uasb.edu.bo:8080/bitstream/54000/1292/1/Hern%C3%A1ndez-%20Metodolog%C3%ADa%20de%20la%20investigaci%C3%B3n.pdf>

Huamán, E. (2018). *La gestión administrativa en el Instituto de Educación superior Tecnológico público – Cajamarca, 2018*. <https://repositorio.upn.edu.pe/bitstream/handle/11537/13063/Huam%C3%A1n%20Portal%20%20Elia%C3%91a%20Del%20Roc%C3%ADo.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Maguire, E. (2003). *Organizational structure in american police agencies*. [https://books.google.com.pe/books?id=IKKZBN6EKTIC&pg=PA256&lpg=PA256&dq=Hage,+I.,+%26+Aiken,+M.+\(1969\).+Relationship+of+centralization+to+other+structural+Properties.&source=bl&ots=HANVCXmUVa&sig=ACfU3U0QB8fiCjiWmFZrpt9OCcfUhSlfqg&hl=es-419&sa=X&ved=2ahUKEwjXpPWqrbvxAhW5H7kGHdxiB4wQ6](https://books.google.com.pe/books?id=IKKZBN6EKTIC&pg=PA256&lpg=PA256&dq=Hage,+I.,+%26+Aiken,+M.+(1969).+Relationship+of+centralization+to+other+structural+Properties.&source=bl&ots=HANVCXmUVa&sig=ACfU3U0QB8fiCjiWmFZrpt9OCcfUhSlfqg&hl=es-419&sa=X&ved=2ahUKEwjXpPWqrbvxAhW5H7kGHdxiB4wQ6)

[AEwB3oECAgQAw#v=onepage&q=Hage%2C%20I.%2C%20%26%20Aiken%2C%20M.%20\(1969\).%20Relationship%20of%20Ocentralization%20to%20other%20structural%20Properties.&f=false](#)

Marr, B. (2013). *The top 5 management tools in the world.*  
<https://www.linkedin.com/pulse/20130729060735-64875646-shhh-the-top-5-management-tools-in-the-world>

Marin, P. y Villajulca, H. (2018). *Sistema de información web y su influencia en la gestión de seguridad vial de la Gerencia Regional de Transporte y Comunicaciones La Libertad, 2017.*  
[https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/17671/marin\\_cp.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/17671/marin_cp.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Mendoza, R. (2017). *Implementación del ciclo de deming para mejorar la Productividad de la subgerencia de fiscalización de Servicios de transporte de personas en buses Interprovinciales, en la superintendencia nacional de Transporte. SUTRAN. Lima, 2017.*  
[https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/1675/Mendoza\\_ORF.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/1675/Mendoza_ORF.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Ministerio de Economía y Finanzas (2017). *Programa presupuestal 0138.*  
[https://www.mef.gob.pe/contenidos/presu\\_public/ppr/prog\\_presupuestal/articulados/prog\\_pptal\\_0138\\_2017.pdf](https://www.mef.gob.pe/contenidos/presu_public/ppr/prog_presupuestal/articulados/prog_pptal_0138_2017.pdf)

Ministerio de Economía y Finanzas (2020). *Autorizan Transferencia de Partidas a favor diversos Gobiernos Locales en el Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2021 y dicta otra disposición.*  
<https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/autorizan-transferencia-de-partidas-a-favor-diversos-gobiern-decreto-supremo-n-053-2021-ef-1939913-5/>

- Ministerio de Transporte y Comunicaciones (2015). *Ley general de transporte y tránsito terrestre*.  
[http://transparencia.mtc.gob.pe/idm\\_docs/normas\\_legales/1\\_0\\_3106.pdf](http://transparencia.mtc.gob.pe/idm_docs/normas_legales/1_0_3106.pdf)
- Ministerio de Transporte y Comunicaciones (2018). *Servicio de transporte*.  
[https://portal.mtc.gob.pe/transportes/terrestre/autorizacion/tarjeta\\_unica.html](https://portal.mtc.gob.pe/transportes/terrestre/autorizacion/tarjeta_unica.html)
- Molinero, A. y Sánchez, L. (1997). *Transporte público: planeación, diseño. Operación y administración*.  
<https://es.scribd.com/doc/90092502/Transporte-publico-planeacion-diseno-operacion-y-administracion-Escrito-por-Angel-Molinero-Luis-Ignacio-Sanchez-Arellano>
- Municipalidad Provincial de Piura (2011). *Plan regulador de rutas urbanas e interurbanas de pasajeros para la ciudad de Piura*.  
[http://eudora.vivienda.gob.pe/OBSERVATORIO/PR\\_MUNICIPALIDADES/PIURA/PR\\_RUTAS\\_PIURA.pdf](http://eudora.vivienda.gob.pe/OBSERVATORIO/PR_MUNICIPALIDADES/PIURA/PR_RUTAS_PIURA.pdf)
- Münch, L. (2007). *Administration: Schools, administrative process, functional areas and entrepreneurial development*.  
<http://files.clases8.webnode.es/200000623-4eb8150ae0/Munch%20Galindo%20Lourdes%20-%20Administracion%20-%20Escuelas%20Proceso%20Administrativo.pdf>
- Ortiz, M. (2016). *Transporte urbano y accesibilidad: Una dimensión para generar calidad de vida en San José de Morán, Quito 2011-2013*.  
<https://www.bibliotecasdelecuador.com/Record/ir-10469-10781/Details>

- Pérez, D. (2019). *Relación entre la calidad del servicio y la satisfacción del cliente en el terminal terrestre Chepén*.  
[https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/39327/Perez\\_TD.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/39327/Perez_TD.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Pérez, L. (2018). *Análisis del Deber de Idoneidad en la Calidad del Servicio del Transporte Público Urbano en la Provincia de Chiclayo*.  
<https://repositorio.uss.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12802/5306/Perez%20Aguilar%20Leonel.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Presidencia de la República (2009). *Ley 27181*.  
[http://transparencia.mtc.gob.pe/idm\\_docs/normas\\_legales/1\\_03106.pdf](http://transparencia.mtc.gob.pe/idm_docs/normas_legales/1_03106.pdf)
- Presidencia de la República (2009). *Decreto Supremos N° 017-2009-MTC*.  
[https://www.mtc.gob.pe/cnsv/documentos/normas-legales/DECRETO%20SUPREMO%20N%C2%BA%20017-2009-MTC%20\(actualizado%2004.01.2017\).pdf](https://www.mtc.gob.pe/cnsv/documentos/normas-legales/DECRETO%20SUPREMO%20N%C2%BA%20017-2009-MTC%20(actualizado%2004.01.2017).pdf)
- Presidencia de la República (2010). *Decreto Supremos N° 004-2010-MTC*.  
[https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/404340/DS\\_004-2010-MTC.PDF](https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/404340/DS_004-2010-MTC.PDF)
- Presidencia de la República (2016). *Decreto Supremos N° 007-2016-MTC*.  
<https://www.sutran.gob.pe/wp-content/uploads/2020/06/Reglamento-Nacional-del-Sistema-de-Emisi%C3%B3n-de-Licencias-de-Conducir-%E2%80%93-DS-N%C2%BA-007-2016-MTC.pdf>
- Presidencia de la República (2019). *Decreto Supremos N° 005-2019-MTC*.  
[https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/302789/DS\\_005-2019-MTC.pdf](https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/302789/DS_005-2019-MTC.pdf)

- Quispe, S. (2017). *Vulnerabilidad de la infraestructura vial ante incremento del parque automotor en la ciudad de Cajamarca.*  
<https://repositorio.unc.edu.pe/bitstream/handle/UNC/1333/VULNERABILIDAD%20DE%20LA%20INFRAESTRUCTURA%20VIAL%20ANTE%20INCREMENTO%20DEL%20PARQUE%20AUTOMOTOR%20EN%20LA%20CIUDAD%20DE%20CA.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Rayle, L. (2017). *Bus rapid transit as formalization: Accessibility impacts of transport reform in Cape Town, South Africa.*  
[https://escholarship.org/content/qt5vx1368b/qt5vx1368b\\_noSplash\\_ed130f7b343ee040f42d750cee70e0f4.pdf](https://escholarship.org/content/qt5vx1368b/qt5vx1368b_noSplash_ed130f7b343ee040f42d750cee70e0f4.pdf)
- Rupay, M. (2018). *Luchando contra la informalidad en el transporte terrestre de personas: el caso de coordinación de la sede desconcentrada Junín de la Superintendencia de Transporte Terrestre, Carga y Mercancías.*  
[http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/13755/RUPAY\\_CUENCA\\_MARIEL\\_ALESSANDRA\\_LUCHANDO\\_CONTRA\\_INFORMALIDAD\\_TRANSPORTE\\_TERRESTRE.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/13755/RUPAY_CUENCA_MARIEL_ALESSANDRA_LUCHANDO_CONTRA_INFORMALIDAD_TRANSPORTE_TERRESTRE.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Scordia, H. (2010). *Design and evaluation of BRT and limited-stop services.*  
<http://dspace.mit.edu/handle/1721.1/60812>
- Silva, N. y Torres, C. (2017). *Calidad del servicio de transporte urbano en la ciudad de Cuenca.*  
<https://dspace.ups.edu.ec/bitstream/123456789/14263/1/UPS-CT007011.pdf>
- Suárez, A., Cruz, I. y Pérez, Y. (2015). *Information management: An essential tool for skills development in the university student community.*  
[http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S2218-36202015000200011](http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2218-36202015000200011)

- SUTRAN (2020). *Ranking del índice de participación en accidentes de tránsito*.  
<http://www.sutran.gob.pe/estadisticas-y-publicaciones/>
- Torres, C. (2018). *Regulación de prestación de servicio de transporte público*,  
Lima Metropolitana, 2016.  
[https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/20473/Torres\\_RCV.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/20473/Torres_RCV.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Universidad Pública de Valencia (2018). *Informe de gestión*.  
<https://www.uv.es/uvweb/servicio-analisis-planificacion/es/estudios-informes/informe-gestion/informe-gestion-1285866634292.html>
- UPIAT (2020). *Manual de normas y procedimientos para las Intervenciones de prevención e investigación de accidentes de Tránsito*.  
<https://img.lpderecho.pe/wp-content/uploads/2021/03/Manual-de-normas-y-procedimientos-para-las-intervenciones-de-prevencion-e-investigacion-de-accidentes-de-transito-2020-LP.pdf>
- Vargas, D. (2018). *Identificación de problemas de movilidad en la ciudad de Bogotá*.  
<https://repository.ucatolica.edu.co/bitstream/10983/22449/1/IDENTIFICACION%20DE%20PROBLEMAS%20DE%20MOVILIDAD%20EN%20LA%20CIUDAD%20DE%20BOGOTA%20-%2081.pdf>
- Welle, B. Hidalgo, D. Albuquerque, C. Castellanos, S. Sclar, R y Escalante, D. (2020). *Informal and semiformal services in Latin America: An Overview of Public Transportation Reforms*.  
<https://publications.iadb.org/publications/english/document/Informal-and-Semiformal-Services-in-Latin-America-An-Overview-of-Public-Transportation-Reforms.pdf>

Zanabria, V. (2017). *Capacidad Estatal en el Control del Tránsito Vehicular en Lima e Ica en los años 2015-2016*.  
[http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/13249/ZANABRIA\\_ANGULO\\_VICTOR\\_CAPACIDAD\\_ESTATAL.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/13249/ZANABRIA_ANGULO_VICTOR_CAPACIDAD_ESTATAL.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

## ANEXOS

### Anexo 01: Matriz de Operacionalización de Variables

Variable	Definición Conceptual	Definición Operacional	Dimensiones	Indicadores	Escala de Medición
Herramientas de gestión	Münch (2007). Documento técnico legal de aplicación distrital, provincial o regional que contribuye a la buena administración buscando soluciones a los problemas sociales, económicos, culturales o de ordenamiento y que se encuentra subordinada a una ley. Las herramientas de gestión municipal son dictadas por la máxima autoridad de la entidad y aprobadas por el concejo teniendo validez dentro y fuera del municipio hasta el límite de su jurisdicción. Es de estricto cumplimiento para las personas que viven en la localidad como de las que llegan de afuera, el objetivo es ayudar a reglamentar	Es el procedimiento para medir nuestra variable de investigación a través de un cuestionario estructurado, construido en base a las dimensiones plan regulador de rutas y reglamento de administración del transporte, y que mediante sus indicadores se describirán ítems o preguntas con una opción de respuesta de escala de tipo Likert, los cuales serán validados por expertos en la materia.	Plan regulador	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Condiciones de las vías en su provincia</li> <li>○ Accesibilidad a los distritos de su provincia</li> <li>○ Mejoramiento de vías</li> <li>○ El parque automotor y la demanda del servicio que ofertan</li> <li>○ Calidad de servicio</li> <li>○ La tarifa del servicio</li> <li>○ Abastecimiento de unidades</li> <li>○ Coherencia con la realidad de la provincia</li> <li>○ Modalidad del transporte público</li> <li>○ Lenguaje apropiado</li> </ul>	<p>Buena ( )</p> <p>Regular ( )</p> <p>Mala ( )</p>

	<p>y ordenar los sectores de riesgos en las comunidades y barrios para disminuir la vulnerabilidad de la población, los probables daños a la infraestructura y mejorar las condiciones de vida de la población.</p>		<p>Reglamento de administración del transporte</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Conocimiento del Reglamento de administración del Transporte</li> <li>○ Implementación del reglamento de administración del transporte en su provincia</li> <li>○ Claridad y precisión con las normas nacionales</li> <li>○ Claridad y precisión con el lenguaje</li> <li>○ Cumple con las exigencias del servicio</li> <li>○ Coherencia con la naturaleza del servicio</li> <li>○ Coherencia con la realidad de la provincia</li> <li>○ Lenguaje apropiado al reglamento</li> </ul>	<p>Buena ( )</p> <p>Regular ( )</p> <p>Mala ( )</p>
--	---	--	--	---	---

Variable	Definición Conceptual	Definición Operacional	Dimensiones	Indicadores	Escala de Medición
Formalización del transporte público	La formalización del transporte público es el proceso que llevan a cabo los operadores de transporte para incorporarse a la formalidad en base a parámetros técnicos y legales dados por los gobiernos locales. (Molinero et al, 1998).	Es el procedimiento para medir nuestra variable de investigación a través de un cuestionario estructurado, construido en base a las dimensiones permiso de operación, habilitación vehicular, habilitación del conductor y paraderos autorizados y que, mediante sus indicadores, se describirán ítems o preguntas con una opción de respuesta de escala de tipo Likert, los cuales serán validados por expertos en la materia.	Permiso de Operación	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Empresas inscritas</li> <li>○ Asociaciones inscritas</li> <li>○ Cantidad de unidades de empresa por</li> </ul>	<p>Buena ( )</p> <p>Regular ( )</p> <p>Mala ( )</p>
			Habilitación vehicular	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Tipo de unidad técnicas del vehículo</li> <li>○ Condiciones del vehículo</li> <li>○ Año de fabricación del vehículo</li> </ul>	<p>Buena ( )</p> <p>Regular ( )</p> <p>Mala ( )</p>
			Habilitación del conductor	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Identificación del conductor</li> <li>○ Clase de la licencia de conducir</li> <li>○ Categoría de la licencia de conducir</li> <li>○ Récord de papeletas del conductor</li> <li>○ Conocimiento en seguridad vial</li> </ul>	<p>Buena ( )</p> <p>Regular ( )</p> <p>Mala ( )</p>
			Paraderos autorizados	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Terminales terrestres</li> <li>○ Infraestructura complementaria</li> <li>○ Paradero</li> <li>○ Oficina administrativa</li> </ul>	<p>Buena ( )</p> <p>Regular ( )</p> <p>Mala ( )</p>

## Anexo 02: Validación de Contenido de los instrumentos

### FICHA DE VALIDACIÓN DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO 1

I. DATOS GENERALES DEL EXPERTO							
1.1 Apellidos y nombres del experto: SANDOVAL RÍOS, José Elías							
1.2 DNI: 16800090 Telf. Celular: 958880005 Email: josan905@yahoo.es							
1.3 Grado académico: Doctor en Administración							
1.4 Profesión: Economista							
1.5 Cargo que desempeña: Docente							
1.6 Universidad o Centro Laboral: Universidad César Vallejo							
II. DATOS PARA VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO							
2.1 Nombre del instrumento : Cuestionario sobre Herramientas de gestión.							
2.2 Objetivo del instrumento: Conocer la opinión sobre Herramientas de gestión							
2.3 Dirigido a: Funcionarios de las Municipalidades provinciales de La región La Libertad.							
2.4. Autor del instrumento: Mg. Ruíz Zavaleta Flor Herlita							
2.5. Programa de posgrado : Gestión Pública							
III. VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO							
Nº	INDICADORES	CRITERIOS	Deficiente	Regular	Bueno	Muy bueno	Excelente
			0-20%	21-40%	41-60%	61- 80%	81-100%
1	CLARIDAD	Esta formulado en lenguaje apropiado	-	-	-	-	85
2	OBJETIVIDAD	Expresa una conducta observable	-	-	-	-	90
3	CONSISTENCIA	Tiene base científica	-	-	-	-	90
4	COHERENCIA	Existe relación entre las dimensiones e indicadores.	-	-	-	-	85
5	SUFICIENCIA	Comprende aspectos de cantidad y calidad	-	-	-	-	90
6	METODOLOGÍA	La estrategia responde al propósito del diagnóstico	-	-	-	-	95
7	ORGANIZACIÓN	Existe estructura lógica	-	-	-	-	95
8	ACTUALIZACIÓN	Adecuado al alcance de la ciencia y tecnología	-	-	-	-	90
9	INTENCIONALIDAD	Valora la evaluación y desarrollo de capacidades cognitivas.	-	-	-	-	95
10	Promedio de la valoración		90%				

Opinión de Aplicabilidad: Es procedente la aplicación del Instrumento

Trujillo, 11 de junio de 2021

  
 Dr. José Elías Sandoval Ríos  
 Economista  
 U.C.V.

Firma y sello

## FICHA DE VALIDACIÓN DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO 2

IV. DATOS GENERALES DEL EXPERTO							
1.1 Apellidos y nombres del experto: SANDOVAL RÍOS, José Elías							
1.2. DNI: 16800090      Telf. Celular: 958880005      Email: josar905@yahoo.es							
1.3 Grado académico: Doctor en Administración							
1.4. Profesión: Economista							
1.5 Cargo que desempeña: Docente							
1.6 Universidad o Centro Laboral: Universidad César Vallejo							
V. DATOS PARA VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO							
2.1 Nombre del instrumento : Cuestionario sobre formalización del transporte público							
2.2 Objetivo del instrumento: Conocer la opinión sobre formalización del transporte público							
2.3 Dirigido a: Funcionarios de las Municipalidades provinciales de La región La Libertad.							
2.4. Autor del instrumento: Mg. Ruíz Zavaleta Flor Herlita							
2.5. Programa de posgrado : Gestión Pública							
VI. VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO							
Nº	INDICADORES	CRITERIOS	Deficiente	Regular	Buena	Muy buena	Excelente
			0-20%	21-40%	41-60%	61- 80%	81-100%
1	CLARIDAD	Esta formulado en lenguaje apropiado	-	-	-	-	85
2	OBJETIVIDAD	Expresa una conducta observable	-	-	-	-	90
3	CONSISTENCIA	Tiene base científica	-	-	-	-	90
4	COHERENCIA	Existe relación entre las dimensiones e indicadores.	-	-	-	-	85
5	SUFICIENCIA	Comprende aspectos de cantidad y calidad	-	-	-	-	90
6	METODOLOGÍA	La estrategia responde al propósito del diagnóstico	-	-	-	-	95
7	ORGANIZACIÓN	Existe estructura lógicas	-	-	-	-	95
8	ACTUALIZACIÓN	Adecuado al alcance de la ciencia y tecnología	-	-	-	-	90
9	INTENCIONALIDAD	Valora la evaluación y desarrollo de capacidades cognitivas.	-	-	-	-	95
10	Promedio de la valoración		90%				

Opinión de Aplicabilidad: Es procedente la aplicación del Instrumento

Trujillo, 14 de junio de 2021

 D. N.º 16800090  
 DR. JOSÉ E. SANDOVAL RÍOS  
 ECONOMISTA  
 C.º 16800090
   
**Firma y sello**

## FICHA DE VALIDACIÓN DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO 1

I. DATOS GENERALES DEL EXPERTO							
1.1 Apellidos y nombres del experto: AGUIRRE ESPINOZA, Edwards Jesús							
1.2. DNI: 23854868		Telf. Celular: -		Email: -			
1.3 Grado académico: Doctor en Educación – Maestro en Gestión Pública							
1.4. Profesión: Licenciado en Educación - Abogado							
1.5 Cargo que desempeña: Docente							
1.6 Universidad o Centro Laboral: Universidad Nacional de San Antonio Abad del Cusco							
II. DATOS PARA VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO							
2.1 Nombre del instrumento : cuestionario sobre herramientas de gestión							
2.2 Objetivo del instrumento: Conocer la opinión sobre herramientas de gestión							
2.3 Dirigido a: Funcionarios de las municipalidades provinciales de la región La Libertad							
2.4. Autor del instrumento: Ruiz Zavaleta Flor Herlita							
2.5. Programa de postgrado: Maestría en Gestión Pública							
III. VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO							
Nº	INDICADORES	CRITERIOS	Deficiente	Regular	Buena	Muy buena	Excelente
			0-20%	21-40%	41-60%	61- 80%	81-100%
1	CLARIDAD	Esta formulado en lenguaje apropiado					89
2	OBJETIVIDAD	Expresa una conducta observable					89
3	CONSISTENCIA	Tiene base científica					89
4	COHERENCIA	Existe relación entre las dimensiones e indicadores.					89
5	SUFICIENCIA	Comprende aspectos de cantidad y calidad					89
6	METODOLOGÍA	La estrategia responde al propósito del diagnóstico					89
7	ORGANIZACIÓN	Existe estructura lógica					89
8	ACTUALIZACIÓN	Adecuado al alcance de la ciencia y tecnología					89
9	INTENCIONALIDAD	Valora la evaluación y desarrollo de capacidades cognoscitivos.					89
10	Promedio de la valoración		89%				

Opinión de Aplicabilidad: Es procedente la aplicación del instrumento

Trujillo, 14 de junio del 2021



Dr. Eduardo Jesús Aguirre Espinoza  
Universidad Nacional de San Antonio Abad del Cusco

Firma y sello

## FICHA DE VALIDACION DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO 2

IV. DATOS GENERALES DEL EXPERTO							
1.1 Apellidos y nombres del experto: AGUIRRE ESPINOZA, Edwards Jesús							
1.2. DNI: 23854868		Telf. Celular: -		Email: -			
1.3 Grado académico: Doctor en Educación – Maestro en Gestión Pública							
1.4. Profesión: Licenciado en Educación - Abogado							
1.5 Cargo que desempeña: Docente							
1.6 Universidad o Centro Laboral: Universidad Nacional de San Antonio Abad del Cusco							
V. DATOS PARA VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO							
2.1 Nombre del instrumento : cuestionario sobre formalización del transporte público							
2.2 Objetivo del instrumento: Conocer la opinión sobre formalización del transporte público							
2.3 Dirigido a: Funcionarios de las municipalidades provinciales de la región La Libertad							
2.4. Autor del instrumento: Ruiz Zavaleta Flor Herlita							
2.5. Programa de postgrado: Maestría en Gestión Pública							
VI. VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO							
Nº	INDICADORES	CRITERIOS	Deficiente	Regular	Bueno	Muy bueno	Excelente
			0-20%	21-40%	41-60%	61- 80%	81-100%
1	CLARIDAD	Esta formulado en lenguaje apropiado					89
2	OBJETIVIDAD	Expresa una conducta observable					89
3	CONSISTENCIA	Tiene base científica					89
4	COHERENCIA	Existe relación entre las dimensiones e indicadores.					89
5	SUFICIENCIA	Comprende aspectos de cantidad y calidad					89
6	METODOLOGÍA	La estrategia responde al propósito del diagnóstico					89
7	ORGANIZACIÓN	Existe estructura lógica					89
8	ACTUALIZACIÓN	Adecuado al alcance de la ciencia y tecnología					89
9	INTENCIONALIDAD	Valora la evaluación y desarrollo de capacidades cognoscitivos.					89
10	Promedio de la valoración		89%				

Opinión de Aplicabilidad: Es procedente la aplicación del instrumento

Trujillo, 14 de junio del 2021

Firma y sello

## FICHA DE VALIDACIÓN DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO 1

I. DATOS GENERALES DEL EXPERTO							
1.1 Apellidos y nombres del experto: CACEDA AGUIRRE, Juan Hugo							
1.2. DNI: 43653545		Telf. Celular: 953890600		Email: hugocaceda10@hotmail.com			
1.3 Grado académico: Maestro en Gestión Pública							
1.4. Profesión: Arquitecto							
1.5 Cargo que desempeña: Sub Gerente de Transportes							
1.6 Universidad o Centro Laboral: Municipalidad Distrital de Víctor Larco Herrera							
II. DATOS PARA VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO							
2.1 Nombre del instrumento : cuestionario sobre herramientas de gestión							
2.2 Objetivo del instrumento: Conocer la opinión sobre herramientas de gestión							
2.3 Dirigido a: Funcionarios de las municipalidades provinciales de la región La Libertad							
2.4. Autor del instrumento: Ruiz Zavaleta Flor Herlita							
2.5. Programa de postgrado: Maestría en Gestión Pública							
III. VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO							
Nº	INDICADORES	CRITERIOS	Deficiente	Regular	Bueno	Muy bueno	Excelente
			0-20%	21-40%	41-60%	61- 80%	81-100%
1	CLARIDAD	Esta formulado en lenguaje apropiado					89
2	OBJETIVIDAD	Expresa una conducta observable					89
3	CONSISTENCIA	Tiene base científica					89
4	COHERENCIA	Existe relación entre las dimensiones e indicadores.					89
5	SUFICIENCIA	Comprende aspectos de cantidad y calidad					89
6	METODOLOGÍA	La estrategia responde al propósito del diagnóstico					89
7	ORGANIZACIÓN	Existe estructura lógica					89
8	ACTUALIZACIÓN	Adecuado al alcance de la ciencia y tecnología					89
9	INTENCIONALIDAD	Valora la evaluación y desarrollo de capacidades cognoscitivos.					89
10	Promedio de la valoración		89%				

Opinión de Aplicabilidad: Es procedente la aplicación del instrumento

Trujillo, 14 de junio del 2021



INSTITUCIÓN EDUCATIVA  
 NUESTRO TIEMPO CONSTRUYE EL FUTURO  
 WASHINGTÓN  
 I. C. 1018

Firma y sello

## FICHA DE VALIDACIÓN DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO 2

I. DATOS GENERALES DEL EXPERTO							
1.1 Apellidos y nombres del experto: CACEDA AGUIRRE, Juan Hugo							
1.2. DNI: 43653545      Telf. Celular: 953890600      Email: hugocaceda10@hotmail.com							
1.3 Grado académico: Maestro en Gestión Pública							
1.4. Profesión: Arquitecto							
1.5 Cargo que desempeña: Sub Gerente de Transportes							
1.6 Universidad o Centro Laboral: Municipalidad Distrital de Víctor Larco Herrera							
II. DATOS PARA VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO							
2.1 Nombre del instrumento : cuestionario sobre formalización del transporte público							
2.2 Objetivo del instrumento: Conocer la opinión sobre formalización del transporte público							
2.3 Dirigido a: Funcionarios de las municipalidades provinciales de la región La Libertad							
2.4. Autor del instrumento: Ruiz Zavaleta Flor Herlita							
2.5. Programa de postgrado: Maestría en Gestión Pública							
III. VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO							
Nº	INDICADORES	CRITERIOS	Deficiente	Regular	Bueno	Muy bueno	Excelente
			0-20%	21-40%	41-60%	61- 80%	81-100%
1	CLARIDAD	Esta formulado en lenguaje apropiado					89
2	OBJETIVIDAD	Expresa una conducta observable					89
3	CONSISTENCIA	Tiene base científica					89
4	COHERENCIA	Existe relación entre las dimensiones e indicadores.					89
5	SUFICIENCIA	Comprende aspectos de cantidad y calidad					89
6	METODOLOGÍA	La estrategia responde al propósito del diagnóstico					89
7	ORGANIZACIÓN	Existe estructura lógica					89
8	ACTUALIZACIÓN	Adecuado al alcance de la ciencia y tecnología					89
9	INTENCIONALIDAD	Valora la evaluación y desarrollo de capacidades cognitivas.					89
10	Promedio de la valoración		89%				

Opinión de Aplicabilidad: Es procedente la aplicación del instrumento

Trujillo, 14 de junio del 2021



Firma y sello

### Anexo 03: Confiabilidad de los ítems y dimensiones de los instrumentos

PREGUNTA	ALFA DE CRONBACH
<b>DIMENSION PLAN REGULADOR DE RUTAS</b>	0.774
1. ¿Considera Usted que las condiciones de las vías de acceso de su provincia son las adecuadas?	0.812
2. ¿Existe acceso vehicular a cada distrito de su provincia?	0.804
3. ¿Considera usted que existe mejoramiento de las vías en su provincia?	0.799
4. ¿Piensa Usted que el parque automotor es suficiente para la demanda del servicio que prestan en la provincia?	0.803
5. ¿Considera Usted que el servicio de transporte público que se brinda en su provincia es?	0.806
6. ¿Considera Usted que la tarifa del servicio es concordante con la calidad de servicio que se presta?	0.813
7. ¿Considera Usted que la cantidad de unidades que prestan servicio público en su provincia son las suficientes?	0.803
8. ¿Considera Usted que su municipalidad cuenta con un plan regulador de rutas acorde a la realidad de su provincia?	0.824
9. ¿Considera Usted que las modalidades de servicio público que se prestan dentro de su provincia son los adecuados?	0.831
10. ¿Considera Usted que el lenguaje que se utilizó en su plan regulador de rutas es entendible?	0.799
<b>DIMENSIÓN REQUERIMIENTO</b>	0.786
11. ¿Considera Usted que es necesario la reglamentación para formalizar el transporte?	0.814
12. ¿Actualmente cuentan con un reglamento de administración de transporte dentro de su provincia?	0.808
13. ¿Actualmente aplican el reglamento de administración nacional de transportes en su labor administrativa?	0.815
14. ¿En la actualidad aplica su reglamento provincial de administración de transporte en su labor administrativa?	0.813
15. ¿Considera Usted que su reglamento de administración del transporte está acorde con la norma nacional?	0.815
16. ¿Considera Usted que su reglamento de administración del transporte es claro en su redacción?	0.811
17. ¿Considera Usted que dentro de su reglamento de administración del transporte se encuentran consignados todos los procedimientos administrativos que requiere?	0.805
18. ¿Cree Usted que su reglamento de administración del transporte está acorde con la realidad de su provincia?	0.812

<b>PREGUNTA</b>	<b>ALFA DE CRONBACH</b>
<b>DIMENSION PERMISO DE OPERACIÓN</b>	0.846
1. ¿Existen empresas de transportes que soliciten inscribirse ante la entidad?	0.862
2. ¿Cumplen con los requisitos de formalidad para su inscripción?	0.860
3. ¿Existen asociaciones de transportistas que soliciten inscribirse ante la entidad?	0.861
4. ¿Cumplen con los requisitos de formalidad para su inscripción?	0.862
5. ¿Las empresas formales tienen la cantidad de unidades de acuerdo a norma?	0.855
<b>DIMENSION HABILITACIÓN VEHICULAR</b>	0.844
6. ¿Considera Usted que las unidades que prestan servicio público en su provincia son las adecuadas?	0.859
7. ¿Las unidades habilitadas por la administración cuentan con sus requisitos documentarios?	0.862
8. ¿Considera Usted que las condiciones técnicas de las unidades vehiculares se cumplen para la habilitación?	0.855
9. ¿Su reglamento de administración del transporte cumple con los años de antigüedad de los vehículos que deben prestar servicio público?	0.861
10. ¿Se cumple con los años de antigüedad del vehículo en el servicio público dentro de su provincia?	0.859
<b>DIMENSIÓN HABILITACIÓN DEL CONDUCTOR</b>	0.838
11. ¿Los conductores habilitados, cuentan con su documento nacional de identidad?	0.860
12. ¿Los conductores cuentan con la clase de licencia de conducir según su servicio que prestan?	0.861
13. ¿Los conductores cuentan con su categoría de licencia según el servicio que prestan?	0.859
14. ¿Realizan control de los conductores en el SNC antes de expedir una habilidad?	0.855
15. ¿Capacita a los administrados antes de expedirles la habilitación del conductor?	0.862
16. ¿La capacitación en seguridad vial está contemplada dentro de su reglamento de administración de transportes?	0.855
<b>DIMENSIÓN PARADEROS AUTORIZADOS</b>	0.848
17. ¿Considera Usted que dentro de su provincia cuentan con terminales terrestres?	0.857
18. ¿Hacen uso de alguna infraestructura complementaria dentro de su provincia?	0.859
19. ¿Los Operadores de transporte solicitan habilitación para uso de paraderos dentro de su provincia?	0.862
20. ¿Los gobiernos locales de su provincia habilitan el uso de paraderos?	0.856

## Anexo 04: Constructo de los instrumentos

VARIABLE	DIMENSIÓN	INDICADOR	ITEMS	OPCIÓN DE					CRITERIOS DE EVALUACIÓN								OBSERVACIÓN/O RECOMENDACIONES
				1.. Nunca	2.Casi nunca	3. A Veces	4.Casi siempre	5. Siempre	RELACIÓN ENTRE LA VARIABLE Y LA DIMENSIÓN		RELACIÓN ENTRE LA DIMENSIÓN Y EL INDICADOR		RELACIÓN ENTRE EL INDICADOR Y EL ITEMS		RELACIÓN ENTRE EL ITEMS Y LA OPCIÓN DE		
									SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	
Herramientas de Gestión	Plan Regulador de Rutas	condiciones de las vías en su provincia	P <sub>1</sub> .- ¿Considera Usted que las condiciones de las vías de acceso de su provincia son las adecuadas?						Si		Si		Si		Si		
		accesibilidad a los distritos de su provincia	P <sub>2</sub> ¿Existe acceso vehicular a cada distrito de su provincia?						Si		Si		Si		Si		
		mejoramiento de vías	P <sub>3</sub> .- ¿Considera usted que existe mejoramiento de las vías en su provincia?														
		El parque automotor y la demanda del servicio que ofertan	P <sub>4</sub> .-¿Piensa Usted que el parque automotor es suficiente para la demanda del servicio que prestan en la provincia?						Si		Si		Si		Si		
		Calidad de servicio	P <sub>5</sub> .- ¿Considera Usted que el servicio de transporte público que se brinda en su provincia es?						Si		Si		Si		Si		
		La tarifa del servicio	P <sub>6</sub> .- ¿Considera Usted que la tarifa del servicio es concordante con la calidad de servicio que se presta?														
		Abastecimiento de unidades	P <sub>7</sub> .- ¿Considera Usted que la cantidad de unidades que prestan servicio público en su provincia son las suficientes?						Si		Si		Si		Si		
		Coherencia con la realidad de la provincia	P <sub>8</sub> .- ¿Considera Usted que su municipalidad cuenta con un plan regulador de rutas acorde a la realidad de su provincia?														
		Modalidad del transporte público	P <sub>9</sub> .- ¿Considera Usted que las modalidades de servicio público que se prestan dentro de su provincia son los adecuados?						Si		Si		Si		Si		
		Lenguaje apropiado	P <sub>10</sub> .- ¿Considera Usted que el lenguaje que se utilizó en su plan regulador de rutas es entendible?														
Reglamento de Administración del Transporte	Conocimiento del Reglamento de administración del Transporte		P <sub>11</sub> .- ¿Considera Usted que es importante contar con un reglamento de transportes dentro de su provincia?						Si		Si		Si		Si		
			P <sub>12</sub> .- ¿Considera Usted que es necesario la reglamentación para formalizar el transporte?						Si		Si		Si		Si		
			P <sub>13</sub> .- ¿Actualmente aplican el reglamento de administración nacional de transportes en su labor administrativa?						Si		Si		Si		Si		



		Año de fabricación de la unidad vehicular	P <sub>9</sub> - ¿su reglamento de administración del transporte cumple con los años de antigüedad de los vehículos que deben prestar servicio público?							Si		Si		Si		Si		
			P <sub>10</sub> - ¿Se cumple con los años de antigüedad del vehículo en el servicio público dentro de su provincia?							Si		Si		Si		Si		
	Habilitación del Conductor	Identificación del conductor	P <sub>11</sub> - ¿los conductores habilitados, cuentan con sus documentos nacional de identidad?							Si		Si		Si		Si		
		Clase de la licencia de conducir	P <sub>12</sub> - ¿los conductores cuentan con la clase de licencia de conducir según su servicio que prestan?							Si Si		Si Si		Si Si		Si Si		
		Categoría de la licencia de conducir	P <sub>13</sub> - ¿los conductores cuentan con su categoría de licencia según el servicio que prestan?															
		Record de papeletas del conductor	P <sub>14</sub> - ¿Realizan control de los conductores en el SNC antes de expedir una habilidad?								Si		Si		Si		Si	
		Conocimiento en seguridad vial	P <sub>15</sub> - ¿capacita a los administrados antes de expedirles la habilitación del conductor? P <sub>16</sub> - ¿la capacitación en seguridad vial está contemplada dentro de su reglamento de administración de transportes?								Si Si		Si Si		Si Si		Si Si	
	Paraderos Autorizados	Terminales Terrestres	P <sub>17</sub> - ¿Considera Usted que dentro de su provincia cuentan con terminales terrestres?							Si		Si		Si		Si		
		Infraestructura complementaria	P <sub>18</sub> - ¿Hacen uso de alguna infraestructura complementaria dentro de su provincia?							Si		Si		Si		Si		
		paraderos	P <sub>19</sub> - ¿los Operadores de transporte solicitan habilitación para uso de paraderos dentro de su provincia? P <sub>20</sub> - ¿los gobiernos locales de su provincia habilitan el uso de paraderos?							Si		Si		Si		Si		
		Oficina administrativa	P <sub>21</sub> - ¿Los operadores de transporte solicitan el uso de oficinas administrativas?							Si		Si		Si		Si		

## **Anexo 05: Fichas técnicas de los instrumentos**

### **1. Nombre:**

Herramientas de Gestión

### **2. Autor:**

Ruiz Zavaleta, Flor Herlita

### **3. Objetivo:**

Medir el nivel Herramientas de Gestión

### **4. Normas:**

Funcionarios con cargos de gerentes, sub gerentes de cada unidad de transporte de las municipalidades provinciales de la región La Libertad, al momento de contestar es muy importante que sea objetivo, honesto y sincero con sus respuestas de modo que se obtenga una información real.

### **5. Usuarios (muestra):**

El total de participantes son 26 funcionarios con cargos de gerentes, sub gerentes de cada unidad de transporte de las municipalidades provinciales de la región La Libertad

### **6. Unidad de análisis:**

Funcionario de la Unidad de Transporte de la municipalidad de La Libertad.

### **7. Modo de aplicación:**

- Los participantes tienen que desarrollar el cuestionario en forma individual, consignando los datos requeridos de acuerdo a las instrucciones para su respectivo desarrollo.
- Para la aplicación del cuestionario se considera un tiempo aproximado de dos días aplicadas mediante un aplicativo online poder obtener las respuestas de nuestra población

### **8. Estructura:**

Para la variable 1 se analizará las herramientas de gestión con un cuestionario referente a sus 2 dimensiones las cuales se distribuyen de la siguiente manera, para la dimensión plan regulador cuenta con 10 indicadores y 10 ítems y la dimensión reglamento de administración del transporte con 8 indicadores y 8 ítems.

## 9. Escalas diagnósticas:

### 9.1. Escala general de la variable 1: herramientas de gestión

Intervalo	Nivel
18 – 42	Deficiente
43 – 66	Regular
67 – 90	Eficiente

### 9.2. Escala específica (por dimensión):

Dimensiones	Intervalo	Nivel
Plan regulador	10 – 23	Deficiente
	24 – 37	Regular
	38 – 50	Eficiente

Dimensiones	Intervalo	Nivel
Reglamento de administración del transporte	8 – 18	Deficiente
	19 – 29	Regular
	30 – 40	Eficiente

### 9.3. Escala valorativa de las alternativas de respuesta de los ítems:

Siempre	=	5
Casi siempre	=	4
A veces	=	3
Casi nunca	=	2
Nunca	=	1

## 10. Validación y confiabilidad:

La validez de contenido se realizó por juicio de expertos del campo de la investigación de la gestión pública.

La confiabilidad del instrumento se realizó por el método de Alfa de Cronbach. En ambos casos se determinó con el SPSS Versión 25.

**1. Nombre:**

Formalización del transporte público

**2. Autor:**

Ruiz Zavaleta, Flor Herlita

**3. Objetivo:**

Medir el nivel de Formalización del transporte público

**4. Normas:**

Funcionarios con cargos de gerentes, sub gerentes de cada unidad de transporte de las municipalidades provinciales de la región La Libertad, al momento de contestar es muy importante que sea objetivo, honesto y sincero con sus respuestas de modo que se obtenga una información real.

**5. Usuarios (muestra):**

El total de participantes son 26 funcionarios con cargos de gerentes, sub gerentes de cada unidad de transporte de las municipalidades provinciales de la región La Libertad

**6. Unidad de análisis:**

Funcionario de la Unidad de Transporte de la municipalidad de La Libertad.

**7. Modo de aplicación:**

- Los participantes tienen que desarrollar el cuestionario en forma individual, consignando los datos requeridos de acuerdo a las instrucciones para su respectivo desarrollo.
- Para la aplicación del cuestionario se considera un tiempo aproximado de dos días aplicadas mediante un aplicativo online poder obtener las respuestas de nuestra población

**8. Estructura:**

Para la variable 1 se analizará las herramientas de gestión con un cuestionario referente a sus 2 dimensiones las cuales se distribuyen de la siguiente manera, para la dimensión plan regulador cuenta con 10 indicadores y 10 ítems y la dimensión reglamento de administración del transporte con 8 indicadores y 8 ítems.

## 9. Escalas diagnósticas:

### 9.1. Escala general de la variable 1: Formalización del transporte público

Intervalo	Nivel
20 – 46	Deficiente
47 – 73	Regular
74 – 100	Eficiente

### 9.2. Escala específica (por dimensión):

Dimensiones	Intervalo	Nivel
Permiso de operación Habilitación vehicular	5 – 11	Deficiente
	12 – 18	Regular
	19 – 25	Eficiente

Dimensiones	Intervalo	Nivel
Habilitación de conductor	6 – 14	Deficiente
	15 – 22	Regular
	23 – 30	Eficiente

Dimensiones	Intervalo	Nivel
Paraderos autorizados	4 – 9	Deficiente
	10 – 14	Regular
	15 – 20	Eficiente

### 9.3. Escala valorativa de las alternativas de respuesta de los ítems:

Siempre	=	5
Casi siempre	=	4
A veces	=	3
Casi nunca	=	2
Nunca	=	1

## **10. Validación y confiabilidad:**

La validez de contenido se realizó por juicio de expertos del campo de la investigación de la gestión pública.

La confiabilidad del instrumento se realizó por el método de Alfa de Cronbach. En ambos casos se determinó con el SPSS Versión 25.

## Anexo 06: Cuestionario de Herramientas de gestión

Sr. funcionario.

El presente cuestionario tiene por finalidad conocer su opinión sobre las herramientas de gestión, las respuestas de este instrumento sirven únicamente para esta investigación y serán totalmente confidenciales, agradezco por anticipado su colaboración y honestidad al responder.

Código del Encuestado: \_\_\_\_\_ Fecha: \_\_\_\_\_

Condición Laboral: \_\_\_\_\_

La escala de medición es: 1= Nunca 2= casi nunca 3= A veces 4= Casi siempre 5= Siempre

PREGUNTA	1	2	3	4	5
<b>DIMENSION PLAN REGULADOR DE RUTAS</b>					
19. ¿Considera Usted que las condiciones de las vías de acceso de su provincia son las adecuadas?					
20. ¿Existe acceso vehicular a cada distrito de su provincia?					
21. ¿Considera usted que existe mejoramiento de las vías en su provincia?					
22. ¿Piensa Usted que el parque automotor es suficiente para la demanda del servicio que prestan en la provincia?					
23. ¿Considera Usted que el servicio de transporte público que se brinda en su provincia es?					
24. ¿Considera Usted que la tarifa del servicio es concordante con la calidad de servicio que se presta?					
25. ¿Considera Usted que la cantidad de unidades que prestan servicio público en su provincia son las suficientes?					
26. ¿Considera Usted que su municipalidad cuenta con un plan regulador de rutas acorde a la realidad de su provincia?					
27. ¿Considera Usted que las modalidades de servicio público que se prestan dentro de su provincia son los adecuados?					
28. ¿Considera Usted que el lenguaje que se utilizó en su plan regulador de rutas es entendible?					

<b>DIMENSIÓN REQUERIMIENTO</b>					
29. ¿Considera Usted que es necesario la reglamentación para formalizar el transporte?					
30. ¿Actualmente cuentan con un reglamento de administración de transporte dentro de su provincia?					
31. ¿Actualmente aplican el reglamento de administración nacional de transportes en su labor administrativa?					
32. ¿En la actualidad aplica su reglamento provincial de administración de transporte en su labor administrativa?					
33. ¿Considera Usted que su reglamento de administración del transporte está acorde con la norma nacional?					
34. ¿Considera Usted que su reglamento de administración del transporte es claro en su redacción?					
35. ¿Considera Usted que dentro de su reglamento de administración del transporte se encuentran consignados todos los procedimientos administrativos que requiere?					
36. ¿Cree Usted que su reglamento de administración del transporte está acorde con la realidad de su provincia?					

## Anexo 07: Cuestionario de Formalización del transporte público

Sr. funcionario.

El presente cuestionario tiene por finalidad conocer su opinión sobre la formalización del transporte público en su provincia, las respuestas de este instrumento sirven únicamente para esta investigación y serán totalmente confidenciales, agradezco por anticipado su colaboración y honestidad al responder.

Código del entrevistado: \_\_\_\_\_ Fecha: \_\_\_\_\_

Condición Laboral: \_\_\_\_\_

La escala de medición es: 1= Nunca    2= casi nunca    3= A veces    4= Casi siempre    5= Siempre

PREGUNTA	1	2	3	4	5
<b>DIMENSION PERMISO DE OPERACIÓN</b>					
21. ¿Existen empresas de transportes que soliciten inscribirse ante la entidad?					
22. ¿Cumplen con los requisitos de formalidad para su inscripción?					
23. ¿Existen asociaciones de transportistas que soliciten inscribirse ante la entidad?					
24. ¿Cumplen con los requisitos de formalidad para su inscripción?					
25. ¿Las empresas formales tienen la cantidad de unidades de acuerdo a norma?					
<b>DIMENSION HABILITACIÓN VEHICULAR</b>					
26. ¿Considera Usted que las unidades que prestan servicio público en su provincia son las adecuadas?					
27. ¿Las unidades habilitadas por la administración cuentan con sus requisitos documentarios?					
28. ¿Considera Usted que las condiciones técnicas de las unidades vehiculares se cumplen para la habilitación?					
29. ¿Su reglamento de administración del transporte cumple con los años de antigüedad de los vehículos que deben prestar servicio público?					
30. ¿Se cumple con los años de antigüedad del vehículo en el servicio público dentro de su provincia?					

<b>DIMENSIÓN HABILITACIÓN DEL CONDUCTOR</b>					
31. ¿Los conductores habilitados, cuentan con sus documentos nacional de identidad?					
32. ¿Los conductores cuentan con la clase de licencia de conducir según su servicio que prestan?					
33. ¿Los conductores cuentan con su categoría de licencia según el servicio que prestan?					
34. ¿Realizan control de los conductores en el SNC antes de expedir una habilidad?					
35. ¿Capacita a los administrados antes de expedirles la habilitación del conductor?					
36. ¿La capacitación en seguridad vial está contemplada dentro de su reglamento de administración de transportes?					
<b>DIMENSIÓN PARADEROS AUTORIZADOS</b>					
37. ¿Considera Usted que dentro de su provincia cuentan con terminales terrestres?					
38. ¿Hacen uso de alguna infraestructura complementaria dentro de su provincia?					
39. ¿Los Operadores de transporte solicitan habilitación para uso de paraderos dentro de su provincia?					
40. ¿Los gobiernos locales de su provincia habilitan el uso de paraderos?					

## Anexo 08: Matriz de consistencia interna del informe de investigación

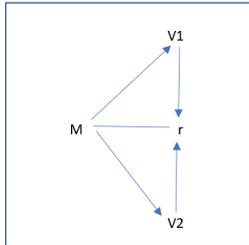
PROBLEMAS	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	VARIABLES	DIMENSIONES	INDICADORES
<p><b>Problema General:</b></p> <p>¿Cuál es la relación que existe entre las Herramientas de gestión y la formalización del transporte público en la Región La Libertad durante el año 2021?</p>	<p><b>Objetivo General:</b></p> <p>Determinar la relación que existe entre las herramientas de gestión y la formalización del transporte público en la Región La Libertad – 2021.</p>	<p><b>Hipótesis general</b></p> <p>Existe relación significativa entre las herramientas de gestión y la formalización del transporte público en la Región La Libertad – 2021</p>	<p><b>Variable 1</b></p> <p><b>Herramientas de Gestión</b></p>	<p>Plan regulador de rutas</p>	Condiciones de las vías en su provincia
<p>PE1:</p> <p>¿Cuál es la relación que existe entre el plan regulador de las herramientas de gestión y la formalización del transporte público en la Región La Libertad, 2021?</p>	<p>OE1:</p> <p>Determinar la relación que existe entre el plan regulador de las herramientas de gestión y la formalización del transporte público en la Región La Libertad – 2021</p>	<p>HE1:</p> <p>Existe relación significativa entre el plan regulador de las herramientas de gestión y la formalización del transporte público en la Región La Libertad – 2021</p>			Accesibilidad a los distritos de su provincia
					Mejoramiento de vías
					El parque automotor y la demanda del servicio que ofertan
					Calidad de servicio
					La tarifa del servicio
					Abastecimiento de unidades
					Coherencia con la realidad de la provincia
Modalidad del transporte público					
					Lenguaje apropiado
<p>PE2:</p> <p>¿Cuál es la relación que existe entre el reglamento de administración de las herramientas de gestión y la</p>	<p>OE2</p> <p>Determinar la relación que existe entre el reglamento de administración del</p>	<p>HE2:</p> <p>Existe relación significativa entre el reglamento de administración de las</p>		Reglamento de administración del transporte	Conocimiento del reglamento de administración del transporte

formalización del transporte público en la Región La Libertad, 2021?	transporte de las herramientas de gestión y la formalización del transporte público en la Región La Libertad – 2021	herramientas de gestión y la formalización del transporte público en la Región La Libertad – 2021			Implementación del reglamento de administración del transporte en su provincia Administración del transporte en su provincia Claridad y precisión con las normas nacionales Claridad y precisión con el lenguaje Cumple con las exigencias del servicio Coherencia con la naturaleza del servicio Coherencia con la realidad de la provincia Lenguaje apropiado al reglamento
¿Cuál es la relación que existe entre las herramientas de gestión y el permiso de operación de la formalización del transporte público en la Región La Libertad, 2021?	Determinar la relación que existe entre las herramientas de gestión y el permiso de operación de la formalización del transporte público en la Región La Libertad – 2021	Existe relación significativa entre las herramientas de gestión y el permiso de operación de la formalización del transporte público en la Región La Libertad – 2021	<b>Variable 2</b>	Permiso de operación	Empresas inscritas Asociaciones inscritas Cantidad de unidades por empresa
¿Cuál es la relación que existe entre las herramientas de gestión y la habilitación vehicular de la formalización del transporte público en la Región La Libertad, 2021?	Determinar la relación que existe entre las herramientas de gestión y la habilitación vehicular de la formalización del transporte público en la Región La Libertad – 2021	Existe relación significativa entre las herramientas de gestión y la habilitación vehicular de la formalización del transporte público en la Región La Libertad – 2021		Habilitación vehicular	Tipo de unidad Condiciones técnicas del vehículo Año de fabricación del vehículo

<p>¿Cuál es la relación que existe entre las herramientas de gestión y la habilitación del conductor de la formalización del transporte público en la Región La Libertad, 2021?</p>	<p>Determinar la relación que existe entre las herramientas de gestión y la habilitación del conductor de la formalización del transporte público en la Región La Libertad – 2021,</p>	<p>Existe relación significativa entre las herramientas de gestión y la habilitación del conductor de la formalización del transporte público en la Región La Libertad – 2021</p>	<p><b>Servicio educativo</b></p>	<p>Habilitación del conductor</p>	<p>Identificación del conductor</p>
<p>¿Cuál es la relación que existe entre las herramientas de gestión y los paraderos autorizados de la formalización del transporte público en la Región La Libertad, 2021?</p>	<p>Determinar la relación que existe entre las herramientas de gestión y los paraderos autorizados de la formalización del transporte público en la Región La Libertad – 2021</p>	<p>Existe relación significativa entre las herramientas de gestión y los paraderos autorizados de la formalización del transporte público en la Región La Libertad – 2021</p>			<p>Paraderos autorizados</p>
			<p>Categoría de la licencia de conducir</p>		
			<p>Récord de papeletas del conductor</p>		
			<p>Conocimiento en seguridad vial</p>		
			<p>Terminales terrestres</p>		
			<p>Infraestructura complementaria</p>		
			<p>Paradero</p>		
			<p>Oficina administrativa</p>		
<p>Tipo de Investigación El tipo de investigación no experimental como la búsqueda de un tema específico de manera empírica y sistemática en la que el investigador no posee control directo en las variables de estudio, por el motivo de ya han ocurrido por lo que no puede ser manipuladas, con un enfoque cuantitativo ya que los resultados se presentaran en tablas y figuras estadísticas. (Hernández &amp; Mendoza, 2018),</p> <p>Diseño de investigación El diseño de investigación es correlacional ya que se buscará encontrar la relación entre ambas variables y de corte transversal ya que la investigación se dará en un</p>	<p>Población La población está determinada por los gerentes, sub gerentes de cada unidad de transporte de las municipalidades de La Libertad presentando la siguiente distribución, conformada por 26 funcionarios.</p> <p>Muestra La muestra es considerada censal pues se selección el total de la población a ser considerarla un número que se puede manejar, es por eso que todos los funcionarios son incluidos dentro de la muestra.</p> <p>Procedimientos Al elegir el diseño de nuestra investigación, y determinado el tamaño de nuestra muestra, recopilar datos referente a los hechos de nuestra investigación la cual se relaciona directamente con nuestro problema e hipótesis, recolectando análisis de antecedentes</p>	<p>Técnicas Basándonos en teorías relacionas a nuestro trabajo de investigación se empleó la encuesta, la cual tiene diferentes interrogantes, planteadas con el objetivo de identificar y conocer opiniones sobre un tema en específico.</p> <p>Instrumentos El instrumento utilizado fue el cuestionario ya que contiene diferentes interrogantes de una cantidad de variables con una escala para poder medir la percepción de los encuestados.</p> <p>CUESTIONARIO SOBRE HERRAMIENTAS DE GESTIÓN</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Duración: Variable, aproximadamente entre 30 minutos.</li> <li>• Ámbito de aplicación: Municipales Provinciales de la Región La Libertad.</li> <li>• Finalidad: Evaluar el nivel de herramientas de gestión.</li> </ul>			

tiempo determinado. (Hernández & Mendoza, 2018)

Esquema:



Donde:

M: Muestra

O1: Herramientas de gestión

O2: Formalización del transporte público

r: Relación entre las variables

relacionados a nuestras variables, así mismo se investigó nuevas ideas, definiciones, otra fuente de datos fue a través de los cuestionarios que se aplicaron a los funcionarios administrativos en estudio, los cuales respondieron en base a una escala tipo Likert, los datos recolectados serán analizados y se medirá su confiabilidad a través de la Prueba estadística de Alfa de Cronbach, utilizando el software estadístico de SPSS V.25 y se hura una representación de los resultados en gráficos y tablas estadísticas.

Método de análisis de datos

Para la elaboración de tablas de frecuencia y porcentaje de datos se utilizará el software de Microsoft Excel, junto a gráficos de barras con su respectivo análisis, Para la contrastación de hipótesis se usó el software estadístico de SPSS V.25 que nos permitió observar el índice de relación estadística verificando primero que prueba estadística se utilizara dependiendo de su distribución que podría ser paramétrica o no paramétrica el grado de significancia se determinado si es menor a  $P < 0.05$ ; se aplicara una prueba de normalidad en base al tamaño de muestra que al ser menor de 50 se usara Shapiro – Wilk, al verificar que los datos son normales o no normales se determinara que prueba estadística se utilizará.

- Características: El cuestionario consta de 18 preguntas que evalúan la percepción que tienen los jefes de área, respecto a las dimensiones de cada variable, tomando en cuenta una escala tipo Likert.
- Confiabilidad: Se estima un nivel de confiabilidad bueno.
- Validez: El presente instrumento, ha sido construido de manera sistemática para la mejor comprensión por parte de los docentes evaluados. Por tanto, su validez se dará a través de la aprobación de 3 expertos.

CUESTIONARIO SOBRE FORMALIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO:

- Duración: Variable, aproximadamente entre 30 minutos.
- Ámbito de aplicación: Municipalidades Provinciales de la Región La Libertad.
- Finalidad: Evaluar el nivel de formalización del transporte público.
- Características: El cuestionario consta de 20 preguntas que evalúan el nivel, tomando en cuenta la escala tipo Likert.
- Confiabilidad: Se estima un nivel de confiabilidad bueno.
- Validez: El presente instrumento, ha sido construido de manera sistemática para la mejor comprensión por parte de los docentes evaluados. Por tanto, su validez se dará a través de la aprobación de 3 expertos.

## Anexo 09: Prueba de Normalidad

*Prueba de Normalidad de Shapiro Wilk de las herramientas de gestión y la formalización del transporte público en la Región La Libertad – 2021.*

	Shapiro-Wilk		
	Estadístico	gl	Sig.
HERRAMIENTAS DE GESTIÓN	,869	26	,003
PLAN REGULADOR	,953	26	,265
REGLAMENTO DE ADMINISTRACIÓN DEL TRANSPORTE	,891	26	,010
FORMALIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO	,908	26	,023
PERMISO DE OPERACIÓN	,939	26	,128
HABILITACIÓN VEHICULAR	,939	26	,126
HABILITACIÓN DEL CONDUCTOR	,966	26	,526
PARADEROS AUTORIZADOS	,951	26	,247

*Nota. Aplicación del cuestionario de herramientas de gestión y la formalización del transporte público en la Región La Libertad – 2021.*

*Elaboración: Propia*

### Interpretación

En la tabla 6 según la prueba de normalidad de Shapiro Wilk para muestra menor a 50 ( $n < 50$ ): Identifica la significancia de las variables al 5% ( $p < 0.05$ ), demostrándose que los datos se distribuyen de manera no normal, así como la dimensión reglamento de administración del transporte, por lo cual se procede a utilizar la prueba paramétrica de Spearman para determinar la relación entre las variables de estudio, así mismo se verifica que las dimensión plan regulador, permiso de operación, habilitación vehicular, habilitación del conductor y paraderos autorizados, se distribuyen de manera normal, por lo que se utilizará la prueba paramétrica de Pearson.

## Anexo 10: Base de datos

HERRAMIENTAS DE GESTIÓN																								
Nº	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9	P10	ST	NIVEL	P11	P12	P13	P14	P15	P16	P17	P18	ST	NIVEL	ST	NIVEL
E1	5	5	5	5	5	4	4	4	2	5	44	EFICIENTE	3	5	3	2	2	5	2	5	27	REGULAR	71	EFICIENTE
E2	4	2	2	2	2	4	2	4	5	2	29	REGULAR	4	4	4	3	4	3	2	3	27	REGULAR	56	REGULAR
E3	4	4	3	3	3	4	3	2	4	2	32	REGULAR	3	4	4	3	4	3	2	3	26	REGULAR	58	REGULAR
E4	3	3	3	3	3	3	3	4	4	3	32	REGULAR	4	4	4	4	4	3	3	4	30	EFICIENTE	62	REGULAR
E5	3	4	3	3	3	3	3	3	5	3	33	REGULAR	4	4	3	4	4	4	2	4	29	REGULAR	62	REGULAR
E6	5	4	5	4	4	3	5	4	2	4	40	EFICIENTE	3	4	2	3	5	4	3	3	27	REGULAR	67	EFICIENTE
E7	3	3	2	4	3	2	3	3	5	3	31	REGULAR	4	3	3	3	3	4	2	3	25	REGULAR	56	REGULAR
E8	4	5	5	5	4	4	5	2	4	5	43	EFICIENTE	5	5	5	5	5	4	5	4	38	EFICIENTE	81	EFICIENTE
E9	4	4	4	4	3	2	2	1	5	3	32	REGULAR	4	3	3	3	4	5	5	5	32	EFICIENTE	64	REGULAR
E10	4	4	4	3	3	3	3	4	3	3	34	REGULAR	3	2	4	4	4	3	3	5	28	REGULAR	62	REGULAR
E11	5	4	4	4	5	4	5	5	2	4	42	EFICIENTE	2	3	4	2	2	4	4	2	23	REGULAR	65	REGULAR
E12	3	3	3	3	3	3	3	3	5	3	32	REGULAR	3	3	3	3	4	3	3	3	25	REGULAR	57	REGULAR
E13	5	4	5	5	4	5	5	2	4	5	44	EFICIENTE	5	5	4	5	5	5	5	5	39	EFICIENTE	83	EFICIENTE
E14	4	4	4	4	4	4	4	4	1	4	37	REGULAR	4	4	3	5	4	4	4	4	32	EFICIENTE	69	EFICIENTE
E15	4	4	3	3	4	4	4	5	2	3	36	REGULAR	3	4	4	4	2	4	3	5	29	REGULAR	65	REGULAR
E16	4	4	4	4	3	4	3	2	5	4	37	REGULAR	3	4	4	3	4	3	4	4	29	REGULAR	66	REGULAR
E17	3	3	3	4	3	3	3	3	5	4	34	REGULAR	2	3	3	2	4	5	5	4	28	REGULAR	62	REGULAR
E18	4	4	4	4	5	5	5	2	4	4	41	EFICIENTE	4	2	4	2	4	4	2	4	26	REGULAR	67	EFICIENTE
E19	3	3	4	4	3	3	4	1	5	4	34	REGULAR	4	4	4	4	5	5	3	4	33	EFICIENTE	67	EFICIENTE
E20	3	3	4	4	3	3	4	4	2	4	34	REGULAR	4	3	4	4	3	5	3	2	28	REGULAR	62	REGULAR
E21	3	3	4	4	3	3	4	5	5	4	38	EFICIENTE	4	4	4	2	1	2	3	4	24	REGULAR	62	REGULAR
E22	3	3	4	4	3	3	4	3	4	4	35	REGULAR	4	4	4	4	5	5	3	4	33	EFICIENTE	68	EFICIENTE
E23	2	1	2	2	3	2	1	2	3	1	19	DEFICIENTE	1	2	1	2	1	2	1	2	12	DEFICIENTE	31	DEFICIENTE
E24	5	2	1	3	4	1	4	1	2	2	25	REGULAR	2	1	2	1	2	1	4	1	14	DEFICIENTE	39	DEFICIENTE
E25	2	3	4	2	2	2	1	4	4	1	25	REGULAR	1	1	1	1	3	2	1	2	12	DEFICIENTE	37	DEFICIENTE
E26	4	3	4	4	3	4	2	2	5	2	33	REGULAR	2	5	3	5	3	4	2	4	28	REGULAR	61	REGULAR

FORMALIZACIÓN DE TRANSPORTE PÚBLICO																														
Nº	P1	P2	P3	P4	P5	ST	NIVEL	P6	P7	P8	P9	P10	ST	NIVEL	P11	P12	P13	P14	P15	P16	ST	NIVEL	P17	P18	P19	P20	ST	NIVEL	ST	NIVEL
E1	3	2	2	5	2	14	MEDIO	5	4	5	3	5	22	ALTO	2	2	5	2	5	2	18	MEDIO	5	5	4	4	18	ALTO	72	MEDIO
E2	4	3	4	3	2	16	MEDIO	2	4	2	4	4	16	MEDIO	3	4	4	2	3	2	18	MEDIO	2	2	4	2	10	MEDIO	60	MEDIO
E3	4	3	4	3	2	16	MEDIO	3	4	3	3	4	17	MEDIO	3	4	4	2	3	2	18	MEDIO	3	3	4	3	13	MEDIO	64	MEDIO
E4	4	4	4	3	3	18	MEDIO	3	3	3	4	4	17	MEDIO	4	4	4	3	3	3	21	MEDIO	3	3	3	3	12	MEDIO	68	MEDIO
E5	3	4	4	4	2	17	MEDIO	3	3	3	4	4	17	MEDIO	4	4	4	2	4	2	20	MEDIO	3	3	3	3	12	MEDIO	66	MEDIO
E6	2	3	5	4	3	17	MEDIO	4	3	5	3	4	19	ALTO	3	5	4	3	4	3	22	MEDIO	4	4	3	5	16	ALTO	74	ALTO
E7	3	3	3	4	2	15	MEDIO	3	2	2	4	3	14	MEDIO	3	3	3	2	4	2	17	MEDIO	4	3	2	3	12	MEDIO	58	MEDIO
E8	5	5	5	4	5	24	ALTO	4	4	5	5	5	23	ALTO	5	5	5	5	4	5	29	ALTO	5	4	4	5	18	ALTO	94	ALTO
E9	3	3	4	5	5	20	ALTO	3	2	4	4	3	16	MEDIO	3	4	3	5	5	5	25	ALTO	4	3	2	2	11	MEDIO	72	MEDIO
E10	4	4	4	3	3	18	MEDIO	3	3	4	3	2	15	MEDIO	4	4	2	3	3	3	19	MEDIO	3	3	3	3	12	MEDIO	64	MEDIO
E11	4	2	2	4	4	16	MEDIO	5	4	4	2	3	18	MEDIO	2	2	3	4	4	4	19	MEDIO	4	5	4	5	18	ALTO	71	MEDIO
E12	3	3	4	3	3	16	MEDIO	3	3	3	3	3	15	MEDIO	3	4	3	3	3	3	19	MEDIO	3	3	3	3	12	MEDIO	62	MEDIO
E13	4	5	5	5	5	24	ALTO	4	5	5	5	5	24	ALTO	5	5	5	5	5	5	30	ALTO	5	4	5	5	19	ALTO	97	ALTO
E14	3	5	4	4	4	20	ALTO	4	4	4	4	4	20	ALTO	5	4	4	4	4	4	25	ALTO	4	4	4	4	16	ALTO	81	ALTO
E15	4	4	2	4	3	17	MEDIO	4	4	3	3	4	18	MEDIO	4	2	4	3	4	3	20	MEDIO	3	4	4	4	15	ALTO	70	MEDIO
E16	4	3	4	3	4	18	MEDIO	3	4	4	3	4	18	MEDIO	3	4	4	4	3	4	22	MEDIO	4	3	4	3	14	MEDIO	72	MEDIO
E17	3	2	4	5	5	19	ALTO	3	3	3	2	3	14	MEDIO	2	4	3	5	5	5	24	ALTO	4	3	3	3	13	MEDIO	70	MEDIO
E18	4	2	4	4	2	16	MEDIO	5	5	4	4	2	20	ALTO	2	4	2	2	4	2	16	MEDIO	4	5	5	5	19	ALTO	71	MEDIO
E19	4	4	5	5	3	21	ALTO	3	3	4	4	4	18	MEDIO	4	5	4	3	5	3	24	ALTO	4	3	3	4	14	MEDIO	77	ALTO
E20	4	4	3	5	3	19	ALTO	3	3	4	4	3	17	MEDIO	4	3	3	3	5	3	21	MEDIO	4	3	3	4	14	MEDIO	71	MEDIO
E21	4	2	1	2	3	12	MEDIO	3	3	4	4	4	18	MEDIO	2	1	4	3	2	3	15	MEDIO	4	3	3	4	14	MEDIO	59	MEDIO
E22	4	4	5	5	3	21	ALTO	3	3	4	4	4	18	MEDIO	4	5	4	3	5	3	24	ALTO	4	3	3	4	14	MEDIO	77	ALTO
E23	1	2	1	2	1	7	BAJO	3	2	2	1	2	10	BAJO	2	1	2	1	2	1	9	BAJO	2	3	2	1	8	BAJO	34	BAJO
E24	2	1	2	1	4	10	BAJO	4	1	1	2	1	9	BAJO	1	2	1	4	1	4	13	BAJO	3	4	1	4	12	MEDIO	44	BAJO
E25	1	1	3	2	1	8	BAJO	2	2	4	1	1	10	BAJO	1	3	1	1	2	1	9	BAJO	2	2	2	1	7	BAJO	34	BAJO
E26	3	5	3	4	2	17	MEDIO	3	4	4	2	5	18	MEDIO	5	3	5	2	4	2	21	MEDIO	4	3	4	2	13	MEDIO	69	MEDIO