

**FACULTAD DE CIENCIAS DE LA EMPRESA**

Escuela Académico Profesional de Administración y Gestión Pública

Tesis

**Influencia del programa presupuestal 148 en el  
bienestar de la población de La Municipalidad Distrital  
de San Miguel-provincia de San Román, 2023**

Nereo Aquiles Sanca Benique  
Dina Madeley Pandia Quispe

Para optar el Título Profesional de  
Licenciado en Administración y Gestión Pública

Huancayo, 2025

Repositorio Institucional Continental  
Tesis digital



Esta obra está bajo una Licencia "Creative Commons Atribución 4.0 Internacional" .

## **INFORME DE CONFORMIDAD DE ORIGINALIDAD DE TRABAJO DE INVESTIGACIÓN**

**A** : M.A. WILLIAM RODRIGUEZ GIRÁLDEZ  
Decano de la Facultad de Ciencias de la Empresa

**DE** : Mg. Hugo Guillermo Segura Vega  
Asesor de trabajo de investigación

**ASUNTO** : Remito resultado de evaluación de originalidad de trabajo de investigación

**FECHA** : 8 de enero de 2025

Con sumo agrado me dirijo a vuestro despacho para informar que, en mi condición de asesor del trabajo de investigación:

**Título:**

INFLUENCIA DEL PROGRAMA PRESUPUESTAL 148 EN EL BIENESTAR DE LA POBLACIÓN DE LA MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE SAN MIGUEL- PROVINCIA DE SAN ROMÁN,2023.

**Autores:**

1. NEREO AQUILES SANCA BENIQUE – EAP. Administración y Gestión Pública
2. DINA MADELEY PANDIA QUISPE – EAP. Administración y Gestión Pública

Se procedió con la carga del documento a la plataforma "Turnitin" y se realizó la verificación completa de las coincidencias resaltadas por el software dando por resultado 15 % de similitud sin encontrarse hallazgos relacionados a plagio. Se utilizaron los siguientes filtros:

- Filtro de exclusión de bibliografía SI  NO
- Filtro de exclusión de grupos de palabras menores N° 10 de palabras excluidas (en caso de elegir "SI"): SI  NO
- Exclusión de fuente por trabajo anterior del mismo estudiante SI  NO

En consecuencia, se determina que el trabajo de investigación constituye un documento original al presentar similitud de otros autores (citas) por debajo del porcentaje establecido por la Universidad Continental.

Recae toda responsabilidad del contenido del trabajo de investigación sobre el autor y asesor, en concordancia a los principios expresados en el Reglamento del Registro Nacional de Trabajos conducentes a Grados y Títulos – RENATI y en la normativa de la Universidad Continental.

Atentamente,

**La firma del asesor obra en el archivo original**  
(No se muestra en este documento por estar expuesto a publicación)

### **Dedicatoria**

A Dios por ser mi guía, por permitirme a llegar a esta etapa y a todos los que contribuyeron hacer realidad este proyecto tesis.

A mis padres Dionisio Sanca y Josefina Benique por su incondicional apoyo, por acompañarme en cada paso que doy para ser mejor persona y un excelente profesional.

### ***Nereo Aquiles Sanca Benique***

A mis amados padres Isidro y Andrea que perpetuamente me apoyaron con principios, gracias a sus actitudes lograron impulsarme a culminar mis estudios. Gracias por ser mi inspiración de vida y por inculcarme el significado del trabajo rígido y la educación. Los amo enormemente.

A mi hermana Kely, por estar presente en todo momento y enseñarme lo divertida que es la vida cuando hay risas, conversaciones motivadoras y un sinfín de montañas de emociones. ¡este éxito también es de ustedes!

### ***Dina Madeley Pandia Quispe***

## **Agradecimiento**

Me gustaría agradecer a la universidad por abrirme las puertas y brindarme las oportunidades de avanzar profesionalmente para obtener un grado más en mi carrera.

Agradezco al asesor Mg. Hugo Guillermo Segura Vega, por su asesoramiento y constante apoyo, con sus habilidades y disposición para ayudarme han sido fundamentales para llegar a esta etapa.

### ***Nereo Aquiles Sanca Benique***

Con un amor profuso quiero expresar mi agradecimiento primordial a Dios, por brindarme vida y concederme arribar a esta etapa muy fundamental en mi formación profesional de seguir adelante en estudiar esta hermosa carrera.

A mi familia que, con su infinito amor, comprensión y persistente incentivación, además que con su apoyo absoluto inculcándome valores que han sido herramientas importantes que encaminan mi vida.

### ***Dina Madeley Pandia Quispe***

## índice

<b>Dedicatoria</b> .....	<b>iii</b>
<b>Agradecimiento</b> .....	<b>iv</b>
<b>índice</b> .....	<b>v</b>
<b>Índice de Tablas</b> .....	<b>viii</b>
<b>Índice de Figuras</b> .....	<b>ix</b>
<b>Índice de Apéndices</b> .....	<b>x</b>
<b>Resumen</b> .....	<b>xi</b>
<b>Abstract</b> .....	<b>xii</b>
<b>Introducción</b> .....	<b>13</b>
<b>Capítulo I: Planteamiento del Estudio</b> .....	<b>15</b>
1.1. Delimitación de la investigación.....	15
1.2. Planteamiento del problema .....	15
1.3. Formulación del problema .....	17
1.3.1. Problema general. ....	17
1.3.2. Problemas específicos.....	17
1.4. Objetivos de la investigación .....	18
1.4.1. Objetivo general. ....	18
1.4.2. Objetivos específicos.....	18
1.5. Justificación de la investigación .....	18
1.5.1. Justificación teórica.....	18
1.5.2. Justificación práctica.....	19
<b>Capítulo II: Marco Teórico</b> .....	<b>20</b>
2.1. Antecedentes de investigación .....	20
2.1.1. Artículos científicos. ....	20
2.1.2. Tesis nacionales e internacionales.....	21
2.2. Bases teóricas.....	27
2.3. Definición de términos básicos .....	37
2.4. Glosario de términos .....	38
<b>Capítulo III: Hipótesis y Variables</b> .....	<b>40</b>
3.1. Hipótesis.....	40

3.1.1. Hipótesis general.....	40
3.1.2. Hipótesis específicas.....	40
3.2. Identificación de las variables.....	40
3.3. Operacionalización de las variables.....	41
<b>Capítulo IV: Metodología .....</b>	<b>43</b>
4.1. Enfoque de la investigación.....	43
4.2. Tipo de investigación .....	43
4.2.1. Según su aproximación a las fuentes de información.....	43
4.2.2. Según el propósito extrínseco.....	44
4.3. Nivel de investigación .....	44
4.4. Métodos de investigación .....	45
4.5. Diseño de investigación.....	45
4.6. Población y muestra.....	46
4.6.1. Población.....	46
4.6.2. Muestra.....	46
A. Unidad de análisis .....	46
B. Tamaño de la muestra .....	46
C. Selección de la muestra .....	47
4.7. Técnicas e instrumentos de recolección de datos.....	48
4.7.1. Validez.....	49
4.7.2. Confiabilidad.....	49
4.8. Técnicas estadísticas de análisis de datos.....	51
<b>Capítulo V: Resultados .....</b>	<b>52</b>
5.1. Descripción del trabajo de campo.....	52
5.2. Presentación de resultados .....	52
5.2.1. Influencia del programa presupuestal en el bienestar de la población.....	52
5.2.2. Influencia de mejoramiento del servicio de acceso vehicular en el bienestar de la población.....	55
5.2.3. Influencia de mejoramiento de acceso peatonal en el bienestar de la población .....	57
5.2.4. Influencia de mejoramiento de servicio de movilidad urbana en el bienestar de la población.....	59
5.3. Prueba de normalidad .....	61
5.4. Contraste de hipótesis.....	61
5.4.1. Contrastación de la hipótesis general .....	61
5.4.2. Contrastación de la primera hipótesis específica.....	63
5.4.3. Contrastación de la segunda hipótesis específica .....	64

5.4.4. Contrastación de la tercera hipótesis específica .....	66
5.4. Discusión de resultados.....	67
<b>Conclusiones:.....</b>	<b>72</b>
<b>Recomendaciones.....</b>	<b>73</b>
<b>Referencias .....</b>	<b>75</b>

## Índice de Tablas

<b>Tabla 1</b> Operacionalización de variables .....	41
<b>Tabla 2</b> Población .....	46
<b>Tabla 3</b> Población beneficiada .....	48
<b>Tabla 4</b> Valores de los Niveles de Confiabilidad del Alfa de Cronbach.....	50
<b>Tabla 5</b> Confiabilidad de programa presupuestal 148.....	50
<b>Tabla 6</b> Confiabilidad de bienestar.....	51
<b>Tabla 7</b> Programa presupuestal 148 .....	53
<b>Tabla 8</b> Mejoramiento del servicio de acceso vehicular .....	55
<b>Tabla 9</b> Mejoramiento de acceso peatonal .....	57
<b>Tabla 10</b> Mejoramiento del servicio de movilidad urbana .....	59
<b>Tabla 11</b> Prueba de normalidad .....	61
<b>Tabla 12</b> El programa presupuestal 148 influye significativamente en el bienestar de la población.....	62
<b>Tabla 13</b> El proyecto de mejoramiento del servicio de acceso vehicular influye significativamente en el bienestar de la población.....	63
<b>Tabla 14</b> El proyecto de mejoramiento de acceso peatonal influye significativamente en el bienestar de la población.....	65
<b>Tabla 15</b> El proyecto de mejoramiento del servicio de movilidad urbana influye significativamente en el bienestar de la población.....	66

## Índice de Figuras

<b>Figura 1.</b> Porcentaje del programa presupuestal 148 .....	54
<b>Figura 2.</b> Porcentaje de mejoramiento del servicio de acceso vehicular .....	56
<b>Figura 3.</b> Porcentaje de mejoramiento de acceso peatonal.....	58
<b>Figura 4.</b> Porcentaje de mejoramiento del servicio de movilidad urbana.....	60

## Índice de Apéndices

<b>Apéndice 1.</b> Matriz de consistencia .....	86
<b>Apéndice 2.</b> Operacionalización de variables.....	87
<b>Apéndice 3.</b> Instrumentos de recolección de datos .....	88
<b>Apéndice 4.</b> Validación de instrumentos .....	90
<b>Apéndice 5.</b> Evidencias fotográficas.....	96

## Resumen

En el actual estudio se planteó como objetivo general, identificar como influye el programa presupuestal 148 en el bienestar de la población de la Municipalidad Distrital de San Miguel-Provincia de San Román, 2023, con el fin de emplear mecanismos que fortalezcan o mejoren dichos aspectos, según sea el caso, además de promover la movilidad urbana sostenible.

La metodología que se usó en este estudio pertenece al enfoque cuantitativo, de tipo aplicado, nivel de la investigación es descriptiva correlacional, el método fue deductivo, diseño no experimental de corte transversal, la población fue de 3292 beneficiarios del Distrito de San Miguel, para la muestra se empleó el muestreo probabilístico aleatorio simple y estratificado, siendo de 341 beneficiarios. La técnica para la recopilación de datos fue la encuesta, como instrumento se utilizó un cuestionario a Escala Likert y para el análisis de datos se usó el programa estadístico SPSSv26.

Seguido de su resultado donde se evidenció que conforme al estadístico Rho de Spearman, un coeficiente de  $r=0,735$ , demostrando así que ambas variables tienen una relación significativa, en base a los valores que manifiesta Supo (2017), así también se presenta un nivel de significancia de 0,000.

Llegando así a la conclusión que el programa presupuestal 148 se correlaciona significativa, positiva y considerablemente con en el bienestar de la población de la Municipalidad Distrital de San Miguel-Provincia de San Román, 2023.

**Palabras Claves:** Programa presupuestal, bienestar, mejoramiento, proyecto, población.

### **Abstract**

In the current study, the general objective was to identify how budget program 148 influences the well-being of the population of the District Municipality of San Miguel-Province of San Román, 2023, in order to use mechanisms that strengthen or improve these aspects, as the case may be, in addition to promoting sustainable urban mobility.

The method used in this study belongs to the quantitative approach, of applied type, the level of research is descriptive correlational, the method was deductive, non-experimental cross-sectional design, the population was 3,292 beneficiaries from the District of San Miguel, for the sample used probabilistic sampling, a simple and stratified random probabilistic sampling, consisting of 341 beneficiaries. The technique for data collection was the survey and as an instrument a Likert Scale questionnaire was executed, the Spssv26 statistical program was used for data analysis.

Followed by its result where it was evident that according to Spearman's Rho statistic, a coefficient of  $r=0.735$ , thus demonstrating that both variables have a significant relationship, based on the values expressed by Supo (2017), thus a significance level of 0.000.

Thus, reaching the conclusion that budget program 148 is significantly, positively and considerably correlated with the well-being of the population of the District Municipality of San Miguel-Province of San Román, 2023.

**Keywords:** Budget program, welfare, improvement, project, populatio.

## Introducción

El actual estudio se realizó con el propósito de identificar cómo influye el programa presupuestal 148 en el bienestar de la población de la Municipalidad Distrital de San Miguel-Provincia de San Román, 2023.

El sistema de transporte representa uno de los ámbitos más estratégicos y dinámicos dentro del estado, facilitando la conexión por medio de lugares y personas entre sí; y de elevados rangos de competitividad económica e integridad social como lo son las políticas públicas, el sistema de transportes constituyen uno de los propósitos de desarrollo sostenible de la agenda 2030, delimitada por la organización de las naciones unidas, siendo así una de las prioridades para la agenda de la mayor parte de países en el mundo (Bello, 2020).

Sin embargo, a pesar de su fundamental trascendencia en el desarrollo social y económico, el sistema de transporte produjo distintos problemas para las localidades y sus habitantes, tales como la salud auditiva, la contaminación sonora, el tráfico, así como la disrupción en los modelos de estructura y organización urbana, dentro de estos, la contaminación ambiental y los siniestros de tránsito constituyen problemáticas significativas producidas por el sistema de transporte, ya que transgreden la vida y la salud de los sujetos (Infante, et. al, 2021).

El estudio está dividido de la siguiente forma:

El planteamiento del estudio, corresponde al capítulo I, el cual desarrolla la problemática general y específicas, seguido de los objetivos y la adecuada justificación.

Consecutivamente se tiene el marco teórico, en donde se describen los antecedentes en el capítulo II, describiendo también los artículos científicos, asimismo las bases teóricas de las dos variables y su correspondiente definición de los términos básicos.

Seguidamente, tenemos, las hipótesis y variables, en el capítulo III, en esta parte del proyecto se describen las hipótesis tanto general como específicas, la identificación de las variables, y la operacionalización de variables.

También, se consideró, la metodología, en el capítulo IV, en esta parte se llega a describir el enfoque, tipo, nivel, métodos, diseño, población y muestra, las técnicas e instrumentos de investigación, y el proceso estadístico.

Asimismo, se muestra en el capítulo V, la descripción del trabajo de campo, los resultados hallados tras realizar las encuestas correspondientes por objetivos y se llega a contrastar las hipótesis y se llevaron a cabo las correspondientes discusiones.

Para culminar se describen las conclusiones, seguido de las recomendaciones, así mismo, se da a conocer las referencias y por último los apéndices y anexos.

## **Capítulo I: Planteamiento del Estudio**

### **1.1. Delimitación de la investigación.**

El estudio ejecuta dos temas de gran importancia para la sociedad en general y para la municipalidad Distrital de San Miguel, esto es el Programa presupuestal 148 y el Bienestar. El estudio se desarrolló en el distrito de San Miguel, el que se encuentra en la provincia de San Román, Región Puno.

El análisis del proyecto aborda a toda una población sensible además de las áreas de influencia se tiene una serie de comercios, vías de transporte que facilitan el intercambio comercial etc.

### **1.2. Planteamiento del problema**

En América Latina y el Caribe, se han empleado diversos mecanismos que contribuyen en fortalecer la calidad de los gastos públicos, se han ido realizando diversas evaluaciones para poder implementar programas presupuestales que generen mejoras para la sociedad. Si bien el rol fundamental de todo gobierno es la provisión de bienes y servicios, también recauda ingresos para financiarlos. Por lo tanto, cada gobierno tiene la obligación de asegurar que los gastos sean de calidad, lo que implica destinarlos a la resolución de demandas y necesidades sociales y económicas existentes. Además, estos gastos deben ser ejecutados de manera eficaz, transparente y eficiente (Martínez, 2022).

A nivel nacional, entro en vigencia el programa presupuestal 0148, cuyo fin es reducir el tiempo, inseguridad y costos ambientales en el transporte urbano, asimismo es una herramienta presupuestal importante para el MTC, promoviendo las movilidades urbanas sostenibles, con criterios que mitiguen

los cambios climáticos, convirtiendo a cada autoridad local en el protagonista para implementar medidas y gestores de las reformas de transporte, los mismos que deben de incluir criterios de sostén económico, ambiental y social (Ministerio de Transportes y comunicaciones, 2018).

El programa presupuestal 0148, tiene como objetivo realizar carriles para el transporte de vehículos, del mismo modo implementar ciclovías a fin de evitar accidentes, y finalmente que las vías peatonales se encuentren en buen estado (Ministerio de Transportes y comunicaciones, 2018).

El programa presupuestal es entendido como aquella unidad de programación de los actos de las empresas de rango público, los mismos que integrados y articulados se dirigen a dar productos como bienes y servicios, para poder conseguir resultados específicos a favor de la población y de tal modo dar contribución a los logros de resultados finales asociados a un fin de la política pública (Ministerio de economía y finanzas, 2023).

A nivel local, en el municipio del distrito de San Miguel, tomando como referencia al programa presupuestal 0148, realizó tres proyectos para optimizar el bienestar colectivo de los individuos que habitan en dicho distrito, denominando a dichos proyectos de inversión como, mejora de las prestaciones de movilidades urbanas en la vía local de la Av. 03 de octubre (Tramo jr. 21 de enero-jr. Pujra ccasi) de la urb. Horacio Zeballos Gamez, el segundo proyecto fue denominado mejora de las prestaciones de accesos vehiculares y peatonales en la urb. Kantutani y anexo cincuentenario Miraflores, finalmente el tercer proyecto, mejora de las prestaciones de accesos vehiculares y peatonales en la urb. Señor de los Milagros I etapa,

todos estos pertenecientes al distrito de San Miguel, a fin de mejorar las calles, urbanizaciones, ceras, de tal manera los vehículos y personas transiten de modo adecuado, más rápido, y sin que se ocasionen accidentes.

Dicho todo ello, el presente estudio desea conocer la manera en que influye el programa presupuestal 0148, los accesos vehiculares, peatonales y prestaciones de movilidades urbanas en el bienestar de la ciudadanía, a fin de emplear mecanismos que fortalezcan o mejoren dichos aspectos, según sea el caso.

### **1.3. Formulación del problema**

#### **1.3.1. Problema general.**

¿Cómo influye el programa presupuestal 148 en el bienestar de la población de la Municipalidad Distrital de San Miguel-Provincia de San Román, 2023?

#### **1.3.2. Problemas específicos.**

- ¿Cómo influye el proyecto de mejoramiento del servicio de acceso vehicular en el bienestar de la población de la Municipalidad Distrital de San Miguel-Provincia de San Román, 2023?
- ¿Cómo influye el proyecto de mejoramiento de acceso peatonal en el bienestar de la población de la Municipalidad Distrital de San Miguel-Provincia de San Román, 2023?
- ¿Cómo influye el proyecto de mejoramiento del servicio de movilidad urbana en el bienestar de la población de la Municipalidad Distrital de San Miguel-Provincia de San Román, 2023?

## **1.4. Objetivos de la investigación**

### **1.4.1. Objetivo general.**

Identificar como influye el programa presupuestal 148 en el bienestar de la población de la Municipalidad Distrital de San Miguel-Provincia de San Román, 2023.

### **1.4.2. Objetivos específicos.**

- Determinar cómo influye el proyecto de mejoramiento del servicio de acceso vehicular en el bienestar de la población de la Municipalidad Distrital de San Miguel-Provincia de San Román, 2023.
- Determinar cómo influye el proyecto de mejoramiento de acceso peatonal en el bienestar de la población de la Municipalidad Distrital de San Miguel-Provincia de San Román, 2023.
- Determinar cómo influye el proyecto de mejoramiento del servicio de movilidad urbana en el bienestar de la población de la Municipalidad Distrital de San Miguel-Provincia de San Román, 2023.

## **1.5. Justificación de la investigación**

### **1.5.1. Justificación teórica.**

El estudio desarrollo teorías de las variables y dimensiones, asimismo de las palabras más empleadas en el estudio, por ello presenta relevancia práctica, ya que esto contribuirá con las personas que quieran nutrirse de conocimientos o entender mejor dichas teorías, asimismo se dieron a conocer

estudios precedentes al presente, de modo internacional y nacional, ello contribuyo en conocer las conclusiones a las que arribaron. Una vez culminada la tesis, contribuirá en dar conocimientos nuevos acerca de la manera en que ha influido cada proyecto en el bienestar de las personas.

### **1.5.2. Justificación práctica.**

El estudio permitió identificar el grado de influencia del programa presupuestal 148 en el bienestar de la población, obteniéndose resultados que, los cuales que contribuirán con la municipalidad de San Miguel, de manera que se conocerá la manera en la que el acceso vehicular, peatonal y movilidad urbana mejoró el bienestar de la ciudadanía, de tal manera implementar mecanismos que contribuyan en mejorar o seguir mejorando los proyectos dados por la municipalidad, así las personas se sientan satisfechas con dichos proyectos, ya que lo que se quiere es que estén acorde a las carencias de las personas, en base a la realidad colectiva en donde viven.

## Capítulo II: Marco Teórico

### 2.1. Antecedentes de investigación

#### 2.1.1. Artículos científicos.

Gatica et. al (2022), en su artículo “Movilidad urbana y oportunidad de optimizar la comodidad de los sujetos de la tercera edad”, su metodología fue de enfoque cuantitativo, como instrumento se empleó el cuestionario, para el análisis se empleó pruebas de significación entre segmentos, tuvo como conclusión que la movilidad urbana se encuentra condicionada por el bienestar de las personas, entonces, se evidenció que los sujetos de la tercera edad poseen un alto nivel de bienestar, sin embargo, esto varía de acuerdo al sexo, pues las mujeres indican sentirse mejor a diferencia de los hombres que consideran que las calles no están acordes para poder desplazarse en sus moviidades.

Ashhad et. al (2020), en su artículo “Estudio del tráfico de vehículos para optimizar vías principales en Guayaquil-Ecuador”, La metodología del estudio tuvo un enfoque cuantitativo, utilizando la observación como instrumento principal. Se concluyó que, entre las soluciones más importantes, destacan la necesidad de realizar actualizaciones y ajustes adecuados en el sistema de semáforos. Asimismo, es fundamental habilitar vías de salida preexistentes, previas a las intersecciones, y establecer controles efectivos para mitigar la congestión vehicular en calles y avenidas.

Sánchez et. al (2022), en su artículo “Estudio funcional de las infraestructuras peatonales en el histórico centro de Matanzas, Cuba”, su metodología fue de enfoque cuantitativo, no experimental, deductivo-inductivo,

donde se llegó a concluir que es necesario hoy en día mejorar las infraestructuras a fin de que las visitas turísticas, y el tránsito de las personas de Cuba sea cómoda, sin que se puedan suscitar accidentes, con buenos diseños en los centros históricos, ordenados y llamativos, asimismo se debe de implementar servicios básicos cómodos, así se darán buenos servicios y mayores visitas.

### **2.1.2. Tesis nacionales e internacionales.**

#### **Internacionales**

Herrera (2020), en su estudio “Mecanismos para tomar decisiones en el tráfico de vehículos de Quito (Ecuador), por medio de la investigación de información sensorial y social”, cuyo fin fue desarrollar mecanismos para tomar decisiones en el tráfico de vehículos de Quito (Ecuador), por medio de la investigación de información sensorial y social, metodológicamente fue cuantitativo, básico, no experimental. Concluyendo que los mecanismos empleados deben de ser basados en reducir el tiempo en que se puedan desplazar, disminuyendo flujos vehiculares por medio de la aplicación de políticas que los restrinjan, asimismo, optimizando espacios del transporte.

Gualotuña y Quispe (2022), en su estudio “Investigación de la congestión vehicular y programas presupuestales para mejorar la movilidad de vehículos en las intersecciones Av. la Torre y Av. Ajaví de la circunscripción metropolitana de Quito”, cuyo fin fue conocer la correlación existente entre la congestión vehicular y programas de presupuestos para mejorar la movilidad de vehículos, metodológicamente fue cuantitativo, correlacional, su resultado fue con un grado de significancia de 0.001, y un coeficiente de  $Rho=0,723$

manifestando que la congestión vehicular tiene una correlación considerable con los programas de presupuestos para mejorar la movilidad de vehículos.

Bulnes (2020), en su estudio “Repercusión a corto plazo de las nuevas restricciones vehiculares permanentes”, cuyo fin fue conocer los efectos que provocaron las nuevas restricciones vehiculares permanentes que dieron inicio en el 2018 en Chile, metodológicamente fue cuantitativo, descriptivo. Concluyendo que los efectos provocados de las nuevas restricciones vehiculares permanentes que dieron inicio en el 2018 en Chile se dieron de forma positiva para la sociedad, a ese entender repercuten de modo positivo.

Bravo y Valdés (2021), en su estudio “Propuestas técnicas para mejorar los accesos principales peatonales de la Universidad del Maule y su conexión con Mall Maule”, cuyo fin fue determinar si las propuestas técnicas inciden en la mejora de los accesos principales peatonales de la Universidad antes mencionada y su conexión con Mall Maule, los métodos aplicados fueron cuantitativo, descriptivo, causal, teniendo como resultado con un  $p$  – valor de 0,000 que denota significancia, además de una chi cuadrada de 19,342 manifestando la incidencia, por lo tanto se llega a concluir que las propuestas técnicas si inciden significante en la mejora de accesos principales peatonales de la Universidad antes mencionada y su conexión con Mall Maule.

Moya (2021), en su estudio “Estudios técnicos y propuestas para mejorar el acceso para peatones en estado de discapacidad en el edificio del campus Miraflores de la Universidad de Chile”, teniendo como fin identificar si los estudios técnicos y propuestas inciden en la mejora del acceso para peatones con discapacidades en el edificio del campus Miraflores de la

Universidad antes mencionada, metodológicamente fue cuantitativo, concluyendo que los estudios técnicos y propuestas si inciden en el acceso para peatones con discapacidades en el edificio del campus Miraflores de la Universidad antes mencionada, por lo que estas deben de estar acorde a las carencias de los sujetos.

Yugcha (2019), en su proyecto “Mejoras del tránsito en vehículos y peatones con proposiciones de movilidades continuas en las vías Tisaleo San Diego de la circunscripción Tisaleo provincia de Tungurahua”, cuyo fin fue conocer la existencia de mejoras del tránsito en vehículos y peatones a incidencia de las propuestas de movilidad continua, cuyos métodos fueron cuantitativo. Se concluyó que, si se dio mejoras del tránsito en vehículos y peatones a incidencia positiva de las propuestas de movilidad continua.

### **Nacionales**

Huaman y Arana (2020), en su estudio “Síntesis de los delimitantes en la implementación de las reformas de los presupuestos por resultados del 2019”, cuyo fin fue conocer los factores influyentes para implementar la reforma del presupuesto por resultados, metodológicamente es de enfoque cuantitativo, descriptivo, cuyo resultado obtenido con un p – valor de 0,001 que indica la existencia de significancia además de una Chi cuadrada de 21,351 que señala la influencia, su conclusión fue que son muchos factores que influyen considerablemente para implementar la reforma del presupuesto por resultado nacionalmente, como son culturas organizacionales, falta de especificación en las finalidades, decisiones que no se basan en evidencia.

Vilchez (2022), en su tesis “Gestión de los presupuestos por resultado y la calidad de los gastos dados en el municipio de la provincia de Satipo, Junín: 2020”, cuyo fin fue conocer la correlación entre la dirección de los presupuestos por resultado y la índole de los gastos, metodológicamente fue cuantitativo, básico, no experimental, correlacional, su resultado fue que se encontró una relación positiva media de 6.756, llegando a concluir que la gestión de los presupuestos por resultado tienen relación significativa, positiva y media con la calidad de los gastos.

Suarez (2021), en su estudio “Presupuestos por resultados y su repercusión en los valores públicos en el distrito de Amarilis 2012-2016”, cuyo fin fue conocer el nivel de incidencia de los presupuestos por resultados en los valores públicos, metodológicamente fue cuantitativo, exploratorio, causal, cuyo resultado fue un  $p\text{-valor}=0,001$  que al ser menor del error señala la significancia, y una chi cuadrada de 19,341 que indica la repercusión existente, cuya conclusión fue que los presupuestos por resultados repercute de modo significativo y positivo en el servicio, resultado y confianza de los valores públicos.

Ccanto (2019), en su estudio “Presupuestos por resultado y su incidencia en la índole de gastos de la D.R.E.P. de Junín-2016”, cuyo fin fue reconocer el rango de incidencia de los presupuestos por resultados en la índole de gastos de la D.R.E.P. de Junín, metodológicamente fue cuantitativo, básico, causal, su resultado fue  $p= 0.000<0.05$  indicando que existe significancia, además de una chi cuadrada de 18,923 que pone en manifiesto la incidencia , concluyendo así que los presupuestos por resultados repercute

de modo significativo en la índole del gasto de la dirección regional educativa de Junín.

Guillen (2019), en su proyecto “Procesos presupuestarios y su incidencia en la índole de los gastos del municipio de la provincia de Pataz, año 2017” cuyo fin fue conocer la manera en que influye los procesos presupuestarios y su incidencia en la índole de los gastos del municipio de la provincia de Pataz, metodológicamente fue cuantitativo, descriptivo, causal, no experimental, los resultados indicaron tener una relación 0.512, y una sig. 0,000, por lo que se concluye que los procesos presupuestarios inciden considerablemente en la índole de los gastos del municipio de la provincia de Pataz.

Rojas (2020), en su estudio “Mejora del tránsito de vehículos y peatones de la Av. César Vallejo, tramos cruce con la avenida separadoras industriales-cruce con el cementerio, en la circunscripción de Lima”, cuyo objetivo fue conocer las condiciones no adecuadas de tránsito que existen en las vías de estudio, metodológicamente fue cuantitativo, descriptivo, concluyendo que las condiciones inadecuadas de tránsito existente en las vías generan problemas negativos en las personas y en los vehículos.

Jara (2021), en su estudio “Mejoras de vía para el acceso de los peatones que benefician a la sociedad por medio de la edificación de escalera en un AA.HH. de Lima”, teniendo como fin conocer si las mejoras en vías para el acceso de los peatones benefician a la sociedad a incidencia de la edificación de escalera en un AA.HH., metodológicamente fue cuantitativo, causal, no experimental, su resultado fue una significancia de 0,005, y una

incidencia de 11.458, concluyendo que las mejoras en vías para el acceso de los peatones que beneficien a la sociedad se dan a incidencia significativa de la construcción de escalera en un AA.HH.

Oblea (2019), en su estudio “Propuestas para mejorar la fluidez en el tránsito de vehículos por medio de modelos de simulación”, su finalidad fue conocer si las propuestas para mejorar la fluidez en el tránsito de vehículos por medio de modelos de simulación son eficientes, metodológicamente es cuantitativo, descriptivo, su resultado fue una significancia de 0,001 y se indicó que no se da eficiencia porque así lo señalaron un 65% de encuestados, concluyendo que las propuestas para mejorar la fluidez en el tránsito de vehículos por medio de modelos de simulación no están siendo eficientes, es necesario la mejora de ellos.

Quispe (2019), en su estudio “Propuestas para mejorar los niveles de servicios peatonales para los cruces de la Av. Tomás y Av. Angamos cuya ubicación es en la circunscripción de Surquillo-Lima”, cuyo objetivo es identificar si las propuestas inciden en la mejora de los rangos de prestaciones peatonales para el cruce de la Av. Tomás con la Av. Angamos, metodológicamente fue cuantitativo, causal, no experimental, su resultado es con una significancia de 0,003, y la incidencia denotada es de 19,241<sup>a</sup>, se concluye que las propuestas aplicadas si inciden en la mejora de los rangos de prestaciones peatonales para el cruce de la Av. Tomás con la Av. Angamos.

## **2.2. Bases teóricas**

### **2.2.1. Programa Presupuestal.**

Los programas presupuestales tienden a articular los procesos de planeación y presupuesto, con el fin de optimizar los gastos y dirigir la dirección estatal a resultados específicos y medibles, con el objetivo de optimizar la vida de la colectividad (Programas Presupuestales, 2024).

Los programas de presupuestos se encuentran a dirección de los entes del estado, por ser ente rector de la política pública, para elaborarlo se tiene que pasar por dos procesos, el de diagnóstico y diseño.

Concerniente a la articulación territorial de un programa presupuestal, este da paso a que se pueda validar, ejecutar, realizar seguimiento y evaluaciones del resultado, producto y actividad de acuerdo a los grados de gobierno, su ejecución tiende a involucrar la participación de los diversos gobiernos, ya sean nacionales, regionales y locales, conforme a la función y competencia que tenga (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2018).

Conforme a la directiva N° 0005-2020-EF/50.01, R.D. N° 0030-2020-EF/50.01, directiva puesta en vigencia para diseñar los programas de presupuestos en el marco de los presupuestos por resultado, tuvo como finalidad indicar los procesos y lineamientos para diseñar cada programa presupuestal, del mismo modo su vínculo con las etapas del proceso presupuestario, además, se indica que el programa presupuestal se encuentra dividido en programas de presupuestos que se orientan a resultados, programas de presupuestos institucionales (Ministerio de economía y finanzas, 2020).

### **Importancia del programa presupuestal**

- Asignar y reconocer recursos en aquellos productos (servicios y bienes) que repercuten en los logros de resultados que benefician a la ciudadanía.
- Estructurar el desempeño entre los tres rangos del estado por medio de las implantaciones de un PP con las articulaciones territoriales, que faculten conseguir mayores y mejores resultados y producir mayores aprendizajes entre los distintos entes de los tres rangos del gobierno.
- Evaluar los gastos públicos bajo las lógicas causales, facultan esclarecer las lógicas causales entre los productos (servicios y bienes) que se proveen a las poblaciones y sus resultados, y delimitar indicadores para sus mediciones (Terrones et. al, 2020).

#### **2.2.2. Programa presupuestal 0148**

Conforme a la guía para implementar el programa presupuestal 0148, puesto en vigencia con el fin de reducir tiempo, costos e inseguridad de ambientes en transportes urbanos, por ello aquellos actos y proyectos realizados, son con el objeto de mejorar las vías para los buses, la implementación de ciclovías y todas aquellas vías peatonales, de tal manera que la sociedad no sea perjudicada.

Algo muy importante que se tiene que conocer, es la manera en que es articulado los mecanismos de planes y proyectos, esto es por medio de instrumentos planificados que permiten que los actos del estado se conozcan por todos.

Dicho programa tiende a representar una herramienta presupuestal indispensable para el MTC, pues promueve las movilidades urbanas sostenibles, con criterios que mitigan los cambios climáticos, convirtiendo a la autoridad local en el protagonista de implementaciones de mecanismos y gestores de las reformas de transportes, añadiendo los criterios de sostén económico, ambientales y sociales (2018).

### **Diagnóstico del programa presupuestal 0148**

- Inadecuada distribución de competencias.
- Reglamentos incompletos y normas deficientes.
- Inadecuadas distribuciones de competencias.
- Bajas convergencias entre el desarrollo urbano y las políticas de transporte.
- Parques automotores deteriorados.
- Insuficientes integraciones de los servicios de transporte urbano.
- Operadores (taxis y buses) ofrecen prestaciones de baja calidad.
- Débiles gestiones del tránsito en las localidades.
- Insuficientes e inadecuadas infraestructuras (Fuster, et. al, 2019).

### **Denominación del programa presupuestal 0148:**

Reducción de costo, tiempo, inseguridad y costo ambiental en el sistema de transporte.

### **Fecha de aprobación:**

22 de diciembre del año de 2017.

### **Área de influencia:**

Adecuada velocidad de circulación, seguridad y bajos costos ambientales en el transporte urbano, además de la mayor preferencia de la población a usar los sistemas de transporte masivo, combinándolos con la utilización de veredas y ciclovías, desaceleración del crecimiento de motorización en las ciudades.

### **Resultados a la fecha**

Dicho programa posee un presupuesto de S/. 39,829,572, lo cual hasta el año 2023 tuvo una participación del 0.3%; en la actualidad el avance de la obra se halla en ejecución, cuyo avance físico es del 25.50%, con una inversión de S/. 8,261.142 (Ministerio de Economía y Finanzas, 2024).

#### **2.2.2. Mejoramiento del servicio de acceso vehicular**

El acceso vehicular es importante para que se dé un buen tránsito de automóviles de modo controlado y organizado, sin que se generen caos o algún desorden a causa del tráfico.

El mejoramiento del servicio del acceso de vehículos permite justamente que se reduzca o que no se genere tráfico de ninguna magnitud, mejorando la seguridad vial, arreglando carreteras o problemas que presenten las vías, de tal manera se tenga un buen tránsito vehicular (Albino, 2019).

Para mejorar el acceso vehicular es necesario restaurar calles o avenidas que se encuentren en mal estado, colocar las señalizaciones correspondientes, asimismo, las personas deben de darle un buen trato a las vías, conservándolo, para que el acceso de vehículos sea cómodo, seguro y económico (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2006).

Otra acción para mejorar la prestación de acceso vehicular sería el aumento de la eficacia en la dirección del tráfico, al prohibir los accesos a ciertas áreas, se aminora el tráfico y se optimiza la seguridad en las carreteras y en los estacionamientos; asimismo, los sistemas de control de accesos vehiculares pueden añadir peculiaridades como las gestiones de reservas de estacionamientos y la dirección de tráfico en las zonas más concurridas (López & Rosas, 2022).

### **2.2.3. Beneficios del acceso de vehículos**

Existen muchos beneficios si es que se da un buen acceso de vehículos, entre los cuales se encuentra la mejoría de la seguridad; al restringirse poder acceder a áreas protegidas, reduce la posibilidad de que se susciten robos, vandalismos o daño a las propiedades en las cuales el sistema queda instalado.

También se tiene como beneficio de gran importancia, el incremento de la eficacia en las gestiones de tráfico, al restringirse algunas áreas, reduciendo el tráfico y mejorando la seguridad en las vías y en las zonas de estacionamiento (Vasquez, 2023).

Los principales beneficiarios de un buen acceso vehicular es la sociedad en general, pues buenas vías señalizadas previenen accidentes de tránsito, del mismo modo genera que los carros no vayan a malograrse por malas vías, las personas podrán transitarse de modo más rápido y seguro, estos son los beneficios más importantes que se dan gracias a buenos accesos vehiculares (Chavez, 2018).

### **Beneficios del acceso vehicular**

- Mejoran la seguridad.
- Control de personal autorizado.
- Control de tráfico.
- Mayores eficiencias del tráfico.
- Mejores gestiones de los recursos (Numpaqué et. al, 2020).

#### **2.2.4. Mejoramiento de acceso peatonal**

Para poder mejorar el acceso de las personas, cada municipalidad debe encargarse de que las aceras se encuentren en buen estado, que tengan el espacio suficiente para poder caminar sin que tengan que bajar de las veredas poniendo en peligro su vida por algún mal conductor, por ende, puedan circular libremente sin que pueda darse un accidente (Pardo, 2018).

Para un buen acceso peatonal, es necesario el mantenimiento de infraestructuras, como la vereda, puente peatonal, paraderos, entre otros, por lo que para ello es necesario realizar actos para conservarlos, por lo que se debe de reparar los concretos, reparar o cambiar estructuras de paraderos o puente peatonal, reparar pavimentos, preparar y pintar protecciones superficiales, señales peatonales, estos actos se encuentran a cargo y son ejecutadas por cada gobierno local (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2018).

Para mejorar el acceso peatonal, es necesario que se implementen reglas de tránsito, señales o signos que los guíen, del mismo modo pasos peatonales, que las aceras estén en buenas condiciones para que no sea necesario que las personas tengan que caminar por las calles, mayores semáforos que permita el paso de la sociedad (Valenzuela & Talavera, 2015).

El peatón es un delimitante muy fundamental en cualquier problemática de circulación urbana, fundamentalmente desde las perspectivas de su seguridad, siendo sus actitudes distintas de las que son los choferes, obedeciendo a un menor rigor las normativas específicas y las señalizaciones, por lo que se hace más dificultoso ordenar sus movimientos y optimizar su seguridad (Yáñez, et. al, 2020).

#### **2.2.5. Mejoramiento del servicio de movilidad urbana**

La movilidad urbana viene a ser todos aquellos movimientos que realiza la sociedad, para poder trasladarse de un lugar a otro, o llevar algún bien, por lo tanto, este transporte debe de circular por vías adecuadas, donde no existan baches o calles en mal estado (Jiménez et al., 2018).

La movilidad urbana es muy necesaria para las personas, por lo que se busca que estos accedan a los servicios de la ciudad, donde se pueda reducir la cantidad de viajes, transitando distancias menores, donde se pueda disminuir el empleo de autos privados, asimismo se incentiva el transporte no motorizado, donde se prefiera medio de transporte públicos más eficaces, que emplee combustible amigable con el ambiente sin que lo contamine, de tal manera se puedan optimizar la calidad de vida de la sociedad, contribuyendo, del mismo modo con mitigar el cambio climático (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2018).

Dicha movilidad es de mucha importancia y esencial para la economía y para llevar una buena vida, contribuyen con poder trasladar a las personas de un lugar a otro, ya sea dentro de la ciudad, o entre ciudades, conectados

por carreteras o vías que lo llevan a trasladarse de modo más rápido (Cruz, 2018).

Uno de los más grandes retos de la colectividad es aminorar los impactos causados por los excesos de vehículos en las vías periurbanas y urbanas, muchas naciones europeas se enfrentan a diario a los atascos, las contaminaciones y las pérdidas financieras que producen el tráfico masivo, la ciudadanía también es afectada, sin importar si usan transportes públicos o privados, por ende es necesario crear planes de movilidad urbana sostenible (López & Aguilar, 2019).

#### **2.2.6. Bienestar**

Es el estado en el que se encuentra una persona, ya sea de diversas maneras, física, mental o socialmente, sin la presencia de afecciones o enfermedades algunas, de tal manera que pueda seguir un ritmo de vida confortable (Blanco & Díaz, 2015).

Es el efecto que causa la interacción entre varios factores complejos manifestados, los cuales se ven influenciados por diversos contextos, puede ser por el contexto en el que uno vive, personas que lo rodean, ambiente, entre otros; que pueden repercutir en la salud de los sujetos, por lo tanto, viene a significar el estado que se puede llegar a alcanzar cuando un sujeto se siente y puede desenvolverse bien en la vida (Balica, 2021).

Es un concepto globalizador, no solo se encuentra referido a lo relacionado con la salud de una persona, más por el contrario también abarca aspectos físicos, mentales, sociales, y todo lo referido con la autonomía e integridad de la persona, por lo tanto, intervienen diversos factores en la

persona para que se sienta bien consigo misma, llevando una buena calidad de vida (Fernández et. al, 2018).

El bienestar comprende estar sanos desde la perspectivas emocionales, mentales y físicas, no hay problemas en poseer una mejor salud en algunos ámbitos de bienestar que en otras, estas interactúan entre sí, por lo cual, si tienen dificultades en unas áreas, las otras pueden apoyar los bienestar generales (López R. , 2019).

### **2.2.7. Reducción del tiempo**

Poder reducir el tiempo es un aspecto muy importante para las personas, para que estos puedan transitarse a pie de modo rápido, o para que puedan movilizarse en sus vehículos o transporte urbano de manera más rápida, pudiendo hacer sus quehaceres en tiempos más cortos, o llegar a sus destinos sin dilaciones de tiempo indebidas (Tapia, 2018).

El reducir el tiempo, viene a ser aquellos actos donde se hacen mayores cosas en el menor tiempo, lo que se quiere es emplear el tiempo de modo efectivo y productivo, para que se pueda alcanzar los objetivos propuestos y vivir conforme al valor y principio que tiene toda persona (Torres M. , 2023).

Reducir el tiempo es un modo de apuesta, distribuyendo y planificando tareas que sean más eficientes durante el día, dando prioridad a las actividades más importantes, y organizándolas conforme a la importancia que presentan, no solo conlleva tener que complementar las actividades, lo importante es realizarlo de modo estratégico, ello genera mayor productividad en las personas (Gomez, 2023).

La reducción del tiempo comprende la eficacia de las personas para aminorar sus actos esto se realiza por medio de reglamentos o propuestas que una persona hace para ejecutar sus labores durante el día, ya sean en su trabajo, en sus estudios, y otros, y la finalidad es ejecutar estos actos en el menor tiempo posible para así lograr todos los objetivos propuestos durante el día (Cuevas, et. al, 2020).

### **2.2.8. Reducción de inseguridad vial**

Reducir la inseguridad son todos aquellos objetivos que plantea el estado, por medio de sus diferentes municipalidades se intenta emplear mecanismos que contribuyan en la disminución o erradicación de la inseguridad de diversas maneras, ya sean viales, sociales u otros, a fin de que no se generen accidentes por culpa de malas vías (Salvatierra & Cedeño, 2019).

La inseguridad vial constituye problemas graves para la salud de las personas, afectando de modo más fuerte a la población vulnerable, los mismos que presentan mayores dificultades para que se pueda afrontar cargas económicas, son las malas funciones de tránsito generando accidentes (Villanueva, 2020).

Las consecuencias de la inseguridad vial vienen a ser problemas que tienden a causar efectos en la salud pública y de desarrollo, causando alguna pérdida material, pérdida de recursos, asimismo, perdida de la vida, lesión permanente, o algún otro daño en las personas (Ponce, 2019).

La reducción de inseguridad vial son todas las propuestas que se ejecutan con el propósito de prevenir los múltiples accidentes que pueden

acontecer en el transcurso de días, y más cuando las municipalidades no gestionan estos aspectos y por esa razón es que suceden accidentes, por lo que el gobierno debería mejorar las políticas de estado con respecto a este asunto de trascendencia social (Mingorance, 2019).

### **2.3. Definición de términos básicos**

a. Acceso vehicular. – Es fundamental para que se dé un buen tránsito de automóviles de modo controlado y organizado, sin que se generen caos o algún desorden a causa del tráfico (Albino, 2019).

b. Mejoramiento. – Son procesos o mecanismos empleados para generar cambios para hacer más efectivos, eficientes y adaptables conforme al problema que presentan, es decir, es la manera y el cambio que se realiza (Morera, 2020).

c. Peatón. – Dicha denominación se le da a los sujetos, que circulan a pie por las diversas vías públicas, con el fin de desarrollar sus actividades (Pico et al., 2019).

d. Programa. – Viene a constituir conjuntos organizados, coherentes conformados por actos y procesos de modo general expresados en conjuntos de proyectos similares (Gutiérrez et al., 2015).

e. Programa presupuestal. – Viene a ser la programación de actos que realiza la entidad dirigida a proveer bienes y servicios a las personas, generando una óptima índole de vida en los sujetos (Ministerio de economía y finanzas, 2020).

f. Presupuesto. – Son aquellas expresiones cuantitativas formales, del objetivo que quiere alcanzar la administración de las empresas en determinados periodos (Colina & Cubillán, 2015).

g. Reducción. – Son aquellos actos empleados para poder reducir un aspecto, de lo grande a lo más pequeño a fin de mejorar la situación (Viniegra, 2018).

h. Sociedad. – Es el término que se le da al grupo de personas, pertenecientes a un lugar que ocupan un determinado espacio, aquellos que interactúan entre ellos, compartiendo diversas situaciones (González, 2018).

i. Transitar. – Acto que son realizados por los sujetos y vehículos que se movilizan por las calles, carreteras, u otros (Ulloa, 2021).

j. Vehículos. – Son aquellos aparatos aptos para poder circular por la vía afectada conforme y respetando las leyes de tránsito (Torres, 2019).

k. Vías. – Son aquellos espacios donde pueden transitar los vehículos, esta denominación se les da a las calles carreteras o caminos abiertos para que sean usados por las personas (Montaño et al., 2020).

#### **2.4. Glosario de términos**

a. Programa presupuestal. – Son las unidades de programaciones de las actuaciones de los entes públicos, los que integrados y articulados se basan en brindar productos (servicios y bienes), para la consecución de resultados, en favor de la ciudadanía (Colcha, 2023).

b. Bienestar. – Es la experimentación de prosperidad, felicidad, salud, incluyen poseer excelente salud mental, sentirse elevadamente satisfechos con la vida, poseer un sentido de propósito o significado (López, 2019).

c. Gasto público. – Son el grupo de erogaciones por conceptos de gastos comunes, gastos de capitales y prestaciones de deudas que ejecutan los entes con cargos a los créditos presupuestales correspondientes, para que sean basados en las atenciones de prestaciones de las prestaciones estatales (León et al., 2021).

d. MTC – Ministerio de transportes y comunicaciones.

e. Mejoramiento. – El mejoramiento viene a ser la dirección permanente y continua de perfeccionar los proceso y operaciones, estos implican la aplicación e identificación de estándares de excelencia e involucran a los encargados (Veintimilla et al., 2019).

f. Movilidad. – La movilidad son las actividades que involucran los desplazamientos de personas de un lugar a otro, ya sean mediante sus propios medios de locomoción o usando algunos tipos de trasportes (Torres, 2019).

g. Transporte. – El transporte consta en desplazamientos de bienes o personas en espacios físicos, facilitan el movimiento, dotan de accesibilidades a los territorios y tienen una significativa importancia en el desenvolvimiento social y económico del estado (Sánchez, 2024).

## Capítulo III: Hipótesis y Variables

### 3.1. Hipótesis

#### 3.1.1. Hipótesis general.

El programa presupuestal 0148 influye significativamente en el bienestar de la población de la Municipalidad Distrital de San Miguel-Provincia de San Román, 2023.

#### 3.1.2. Hipótesis específicas.

- El proyecto de mejoramiento del servicio de acceso vehicular influye significativamente en el bienestar de la población de la Municipalidad Distrital de San Miguel-Provincia de San Román, 2023.
- El proyecto de mejoramiento de acceso peatonal influye significativamente en el bienestar de la población de la Municipalidad Distrital de San Miguel-Provincia de San Román, 2023.
- El proyecto de mejoramiento del servicio de movilidad urbana influye significativamente en el bienestar de la población de la Municipalidad Distrital de San Miguel-Provincia de San Román, 2023.

### 3.2. Identificación de las variables

**Como variable independiente se tiene a:**

Programa presupuestal 0148

El mismo que consta de las siguientes dimensiones:

-Mejoramiento de la prestación de acceso de vehículos

-Mejoramiento de acceso peatonal

-Mejoramiento del servicio de movilidad urbana

**Como variable dependiente se tiene a:**

Bienestar social

El cual está conformado por las dimensiones siguientes:

- Reducción del tiempo.
- Reducción de inseguridad vial.

**3.3. Operacionalización de las variables**

**Tabla 1**

*Operacionalización de variables*

<b>VARIABLES</b>	<b>DIMENSIONES</b>	<b>INDICADORES</b>	<b>ESCALA</b>
Programa presupuestal 148	-Mejoramiento del servicio de acceso vehicular	-Mejoras notorias -Señalizaciones adecuadas -Reducción de congestión	Escala de Likert
	- Mejoramiento de acceso peatonal	-Estado de las veredas -Señalizaciones para cruzar -Señalización para discapacitados -Mayor seguridad	
	-Mejoramiento del servicio de movilidad urbana	-Pavimentación -Paraderos -Congestionamiento -Respeto de señalización	

---

Bienestar	<ul style="list-style-type: none"><li>- Reducción del tiempo</li> <li>- Reducción de inseguridad vial</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>-Bienestar social</li><li>-Movilidad urbana de tránsito</li><li>-Reducción de gastos</li><li>-Tránsito de usuarios rápido</li><li>-Tránsito fluido</li><li>-Beneficios</li> <li>-Prevención de accidentes</li><li>-Mayor seguridad</li><li>-Mayor velocidad</li><li>-Reducción de riesgos</li><li>-Mejorías para la población</li></ul>	Escala de Likert
-----------	---	---	------------------

---

## **Capítulo IV: Metodología**

### **4.1. Enfoque de la investigación**

El proyecto fue desarrollado bajo el enfoque cuantitativo

Estos estudios son desarrollados basándose en el aspecto numérico, se emplea la estadística por medio del proceso en el programa SPSS<sub>v26</sub> con la finalidad de realizar el análisis correspondiente, y para el contraste de hipótesis se hace por medio del chi cuadrado de Pearson, dicho estadístico muestra resultados los cuales son rangos numéricos, y porcentajes debidos (Huamán et al., 2022).

### **4.2. Tipo de investigación**

El estudio se desarrolló bajo el tipo básico

Son aquellas investigaciones científicas en las que solo se busca conseguir conocimientos de un delimitado ámbito de la realidad, esta investigación no está atravesada por intereses prácticos ni por ideologías particulares, su única finalidad es la búsqueda de la verdad (Pino, 2018).

#### **4.2.1. Según su aproximación a las fuentes de información**

El estudio se desarrolló bajo fuentes primarias

Este tipo de fuentes contienen informaciones originales es decir son de primera mano, son los resultados de ideas, resultados, teorías y conceptos de investigaciones, estas contienen informaciones directas antes de ser interpretadas, o evaluadas por otras personas, las fundamentales fuentes de

información son las monografías, publicaciones periódicas, libros, artículos periodísticos, documentales, foros y entre otros (Hernández, 2019).

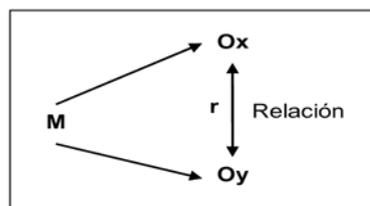
#### 4.2.2. Según el propósito extrínseco

Se conoció la manera en que mejoró el acceso vehicular, peatonal y movilidad urbana, de tal manera que se pretende implementar mecanismos que contribuyan en mejorar o seguir mejorando los proyectos dados por la municipalidad, así las personas se sientan satisfechas con dichos proyectos, ya que lo que se quiere es que estén acorde a las carencias de las personas, en base a la realidad colectiva en donde viven.

#### 4.3. Nivel de investigación

Se ejecutó el nivel descriptivo- correlacional.

En base a Hernández et. al (2019), quien indica que está diseñado para realizar estudios específicos de los perfiles, cualidades y atributos de todos los fenómenos que se están estudiando, entonces solo son elaborados para las mediciones o recopilación de las variables que están siendo materia de análisis, por ello se puede decir que las investigaciones serán descritas de forma teórica cada una de las variables, de la misma forma también se podrán conocer los rangos de vinculo que existe entre las variables, de la manera siguiente forma:



Al respecto:

- M viene a constituir la muestra
- Ox significa y esta referido a la variable programa presupuestal 148
- Oy se refiere a la variable bienestar
- R es el vínculo existente entre las variables.

#### **4.4. Métodos de investigación**

Se utilizó el método deductivo

Son llevados a cabo de la extracción de razonamientos lógicos sobre las teorías ya dadas, entonces esto quiere decir que son estudios que van desde las causas hasta los efectos, esto es de lo general a lo particular, comprobando su validación basada en información numérica precisa (Dávila, 2018).

#### **4.5. Diseño de investigación**

El diseño a usar fue no experimental de corte transversal

Estos estudios son desarrollados sin que el tesista realice manipulaciones en cuanto a las variables, todo es estudiado en su estado natural, por lo tanto, no se emplean pruebas de laboratorio u otros más que programas estadísticos para medirlos (Carrasco, 2018).

El diseño de corte transversal recopila los datos en un solo momento y solo una vez. Es como tomar una radiografía o una foto para después describirlas en el estudio, estos pueden tener alcances correlacionales, descriptivos y exploratorios (Arias, 2021).

## 4.6. Población y muestra

### 4.6.1. Población.

Es la agrupación de todos los elementos que conforman el problema de estudio, es el lugar de donde se extrajo la información que se requiere, está conformado por personas, expedientes, archivos, objetos u otros (Arias et al., 2016).

Por lo tanto, la población fue conformada del siguiente modo:

**Tabla 2**

*Población*

<b>Proyecto que beneficia a:</b>	<b>Beneficiarios</b>
Beneficiarios del programa del servicio de movilidad urbana	701
Beneficiarios del servicio de acceso vehicular y peatonal	919
Beneficiarios del servicio de acceso vehicular y peatonal	1672
<b>TOTAL</b>	<b>3292</b>

### 4.6.2. Muestra.

#### A. Unidad de análisis

Los beneficiarios del distrito de San Miguel

#### B. Tamaño de la muestra

El tamaño de muestra es 3292 beneficiarios del distrito de San Miguel.

### C. Selección de la muestra

341 beneficiarios.

La muestra constituye un sub grupo o una porción menor del total de la población (López, 2018).

Para este estudio se empleó un muestreo **probabilístico aleatorio simple** y estratificado, en donde Hernández (2019), manifiesta que no basta que cada uno de los elementos muestrales tengan las mismas probabilidades de ser elegidos, sino que además es necesario estratificar la muestra en relación a categorías o estratos que se presentan en la población y que además son de relevancia para los propósitos del estudio, por ende, se diseña una muestra probabilística estratificada.

Para este estudio se empleó un muestreo probabilístico, donde por medio de una fórmula de muestreo se obtuvo la cantidad de muestra, de la manera en que se pasa a presentar:

$$N = \frac{N - z_a^2 \times p \times q}{d^2 \times (N - 1) + z_a^2 \times p \times q}$$

Donde:

N=3292

Z=1.96

p= 5% igual a 0.05

q=95%

d=5% igual a 0.05

Reemplazamos los valores:

$$n = \frac{3292(3.841) \times (0.05) \times (0.95)}{(0.0025) \times (3292 - 1) + (3.841) \times (0.05) \times (0.95)}$$

$$n=341$$

Por lo que la muestra estuvo conformada por 341 beneficiarios.

**Tabla 3**

Población beneficiada

	<b>Beneficiarios</b>	<b>% en relación</b>	<b>Cantidad a encuestar</b>
Beneficiarios del programa del servicio de movilidad urbana	701	21%	73
Beneficiarios del servicio de acceso vehicular y peatonal	919	28%	95
Beneficiarios del servicio de acceso vehicular y peatonal	1672	51%	173
<b>Total</b>	<b>3292</b>	<b>100%</b>	<b>341</b>

Nota: Datos obtenidos de la Municipalidad Distrital de San Miguel-Provincia de San Román.

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

Como técnica se aplicó la encuesta

Como lo indica López (2015), la encuesta es usada para la recopilación de datos, también faculta limitar respuestas, ya que pueden incluir tanto interrogantes abiertas como cerradas, así como interrogantes de opción múltiple o única, este modo debe tomar en consideración siempre que sea necesario recabar información de personas que se hallan dispersas o si la agrupación de estudio cuentan con grandes números de participantes, o si se desean calibrar el consenso general sobre un asunto en concreto.

Como instrumento se tuvo el cuestionario

Como lo manifiesta López (2015), el cuestionario es aquel instrumento conformado por una consecución de interrogantes para que puedan ser contestadas por los encuestados, de tal forma recopilar información trascendental.

Es así que para la variable programa presupuestal 0148 se presenta un cuestionario con una escala Likert (Ordinal), el mismo que consta de 11 preguntas.

Y para la variable bienestar se presenta un cuestionario con una escala de Likert (Ordinal), el mismo que consta de 11 preguntas.

#### **4.7.1. Validez**

Para la validez, los instrumentos fueron revisados por especialistas en el tema, con la experiencia necesaria, quienes dieron su punto de vista calificando los instrumentos. Por tanto, los validadores fueron: Javier Santos Puma Llanqui, cuya especialidad es doctoris scientiae en contabilidad y administración. Demetrio Flavio Macha Huancollo, cuya especialidad es magister en gestión empresarial. Aurelio Álvarez Gallegos, cuya especialidad es de doctor en administración.

#### **4.7.2. Confiabilidad**

Para la confiabilidad, los instrumentos pasaran por una prueba piloto, el cual por medio de estadístico alfa de Cronbach se dio a conocer un valor que determino si el instrumento es confiable o no para ser aplicado en el estudio.

Para la evaluación del coeficiente de alfa de Cronbach, se tomaron criterios generales, delimitados por (Tuapanta et. al, 2017) que proponen las siguientes recomendaciones:

**Tabla 4**

*Valores de los Niveles de Confiabilidad del Alfa de Cronbach*

<b>Valores</b>	<b>Nivel de confiabilidad</b>
>0.9	Excelente
>0.8	Buena
>0.7	Aceptable
>0.6	Cuestionable
>0.5	Pobre
<0.5	Inaceptable

**Tabla 5**

*Confiabilidad de programa presupuestal 0148*

<b>Alfa de Cronbach</b>	<b>N de elementos</b>
,804	11

El registro refiere a 150 participantes y posterior a ello como valor se obtuvo 0.804 para la totalidad de 11 interrogantes que corresponde al cuestionario de la variable programa presupuestal 0148, los mismos que fueron comparados con las escalas de valoraciones, en razón a ello se estima que el cuestionario es bueno y muestra seguridad para ser utilizado en el estudio.

**Tabla 6***Confiabilidad de bienestar*

<b>Alfa de Cronbach</b>	<b>N de elementos</b>
,870	11

El registro de confiabilidad considero a una prueba piloto de 150 participantes y posterior a ello como valor se obtuvo 0.870 para la totalidad de 11 interrogantes que corresponde al cuestionario de la variable bienestar, los mismos que fueron comparados con las escalas de valoración, en razón a ello se estima que el cuestionario es bueno y muestra seguridad para ser usado en el proyecto.

#### **4.8. Técnicas estadísticas de análisis de datos**

Para realizar el análisis de los datos en primer lugar, los instrumentos fueron validados y pasaron por la prueba de confiabilidad

Paso seguido se aplicaron los instrumentos a la muestra señalada.

Seguidamente, una vez conseguido los resultados, estos se pasaron a la hoja de Excel.

Por consiguiente, la base de datos se trasladó al procesador estadístico SPSS, donde se procesaron los datos para obtener las tablas de contingencia, prueba de normalidad, y contraste de hipótesis.

## **Capítulo V: Resultados**

### **5.1. Descripción del trabajo de campo**

El trabajo de campo para la recopilación de datos fue puesto en ejecución por el equipo de investigación constituido por Nereo Aquiles Sanca Benique y Dina Madeley Pandia Quispe, por medio de un muestreo probabilístico aleatorio simple y estratificado de 341 beneficiarios.

Se aplicó una prueba piloto, el cual por medio del estadístico alfa de Cronbach se dio a conocer un valor que determinó si el instrumento es confiable o no para ser aplicados en el estudio. Seguidamente, una vez conseguido los resultados, estos se pasaron a la hoja de Excel, Por consiguiente, la base de datos se trasladó al procesador estadístico SPSS, donde se procesaron los datos para obtener las tablas de contingencia, prueba de normalidad, y contraste de hipótesis. Los cuestionarios finales tuvieron un total de 11 interrogantes cada uno, los cuales se aplicó a 341 beneficiarios de forma presencial, en dos días seguidos, el 27 y 28 de mayo, en horarios establecidos de 9 am a 6 pm, localizado en el distrito de San Miguel.

### **5.2. Presentación de resultados**

#### **5.2.1. Influencia del programa presupuestal en el bienestar de la población**

**Tabla 7***Programa presupuestal 148*

Programa presupuestal 148	Bienestar						Total	
	Deficiente		Regular		Eficiente		fi	%
	fi	%	fi	%	fi	%		
Bajo	3	1%	2	1%	0	0.5%	5	1%
Medio	66	19%	65	19%	1	0%	132	39%
Alto	2	1%	100	29%	102	30%	204	60%
<b>Total</b>	<b>71</b>	<b>21%</b>	<b>167</b>	<b>49%</b>	<b>103</b>	<b>30%</b>	<b>341</b>	<b>100%</b>

*Fuente: Realizado estadísticamente a través del SpssV26 por los alumnos**Tesistas Nereo Aquiles Sanca Benique y Dina Madeley Pandía Quispe*

Apreciación: En la tabla 7 se llega a visualizar que el 1% llegaron a obtener un nivel de bienestar bajo con respecto al programa presupuestal, en cambio el 39% llegó a tener un nivel medio y el 60% se ubicó en un nivel alto.

Por otro lado, el 21% llega a tener un nivel deficiente con respecto a bienestar de la población, en cambio el 49% obtuvieron un nivel regular y el 30% obtuvieron un nivel eficiente.

Esto demuestra que los beneficiarios afirman que el programa presupuestal 0148 es alto, de las cuales la mayor parte 30% afirma que el bienestar de la población es eficiente.

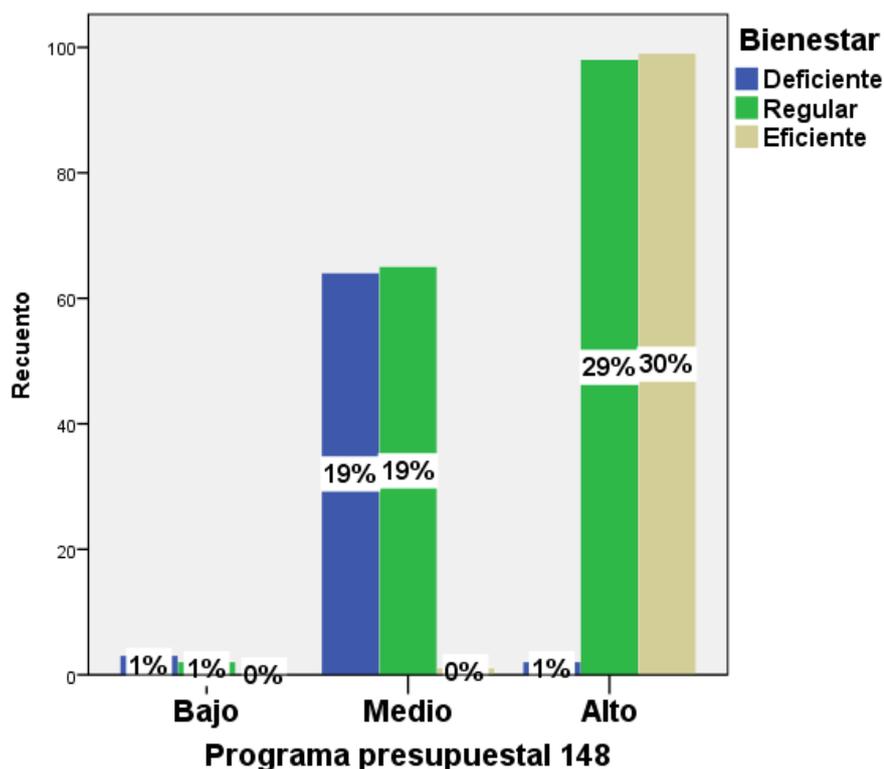


Figura 1. Porcentaje del programa presupuestal 148

*Nota: Realizado estadísticamente a través del SpssV26 por los alumnos Tesistas Nereo Aquiles Sanca Benique y Dina Madeley Pandia Quispe*

Como se observa en la figura 1, del ítem alto el 30% indica que es eficiente el programa presupuestal 0148, un 29% regular y un 1% deficiente, ahora del ítem medio el 19% indica que es regular el programa presupuestal 0148, también el 19% deficiente, además del ítem bajo solo el 1% indica que es deficiente el programa presupuestal 148, finalmente un 1% regular.

### 5.2.2. Influencia de mejoramiento del servicio de acceso vehicular en el bienestar de la población

**Tabla 8**

*Mejoramiento del servicio de acceso vehicular*

Mejoramiento del servicio de acceso vehicular	Bienestar						Total	
	Deficiente		Regular		Eficiente			
	fi	%	fi	%	fi	%	fi	%
Bajo	2	1%	1	0%	0	0%	3	1%
Medio	64	19%	80	23%	95	28%	239	70%
Alto	5	1%	86	25%	8	2%	99	29%
<b>Total</b>	<b>71</b>	<b>21%</b>	<b>167</b>	<b>49%</b>	<b>103</b>	<b>30%</b>	<b>341</b>	<b>100%</b>

*Fuente: Realizado estadísticamente a través del SpssV26 por los alumnos*

*Tesistas Nereo Aquiles Sanca Benique y Dina Madeley Pandía Quispe*

Apreciación: En la tabla 8 se llega a visualizar que el 1% llegaron a obtener un nivel bajo con respecto a la mejora del servicio de acceso vehicular, en cambio el 70% llegó a tener un nivel medio y el 29% se ubicó en un nivel alto.

Por otro lado, el 21% llega a tener un nivel deficiente con respecto al bienestar de la población, en cambio el 49% obtuvieron un nivel regular y el 30% obtuvieron un nivel eficiente.

Esto demuestra que los beneficiarios afirman que la mejora del servicio de acceso vehicular es medio, de las cuales la mayor parte 28% afirma que el bienestar de la población es eficiente.

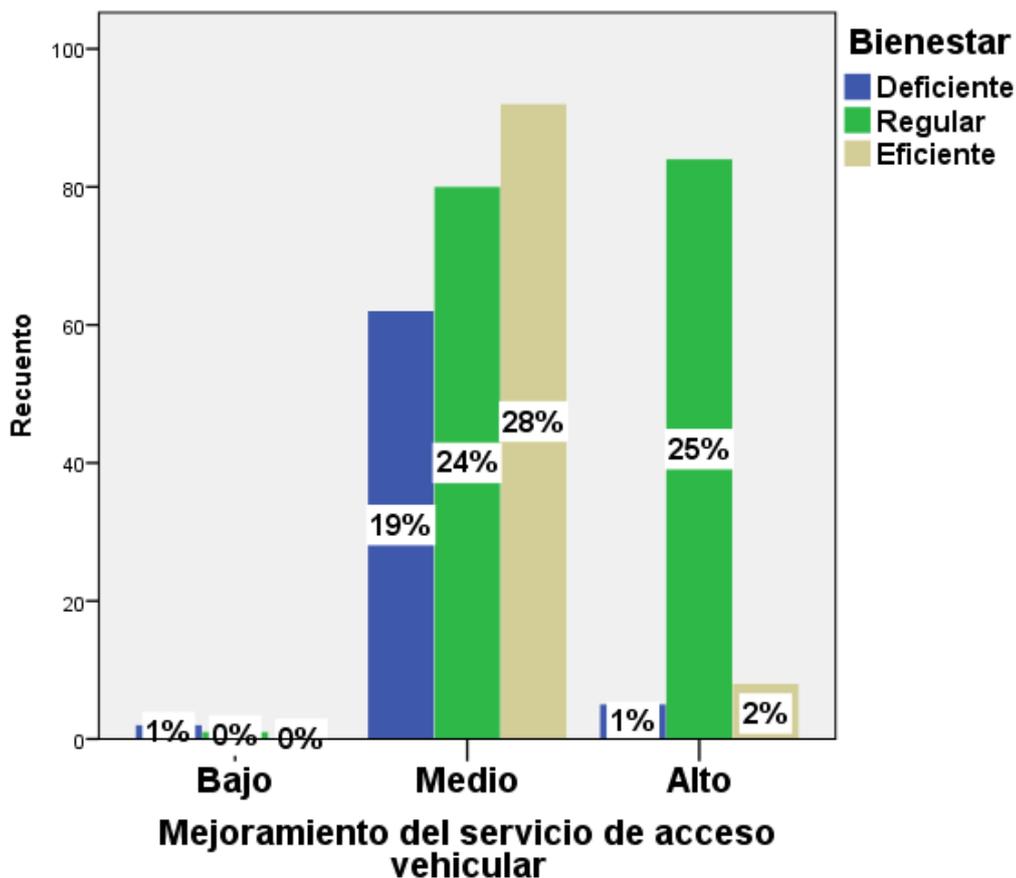


Figura 2. Porcentaje de mejoramiento del servicio de acceso vehicular

Nota: Realizado estadísticamente a través del SpssV26 por los alumnos

Tesistas Nereo Aquiles Sanca Benique y Dina Madeley Pandía Quispe

Como se observa en la figura 2, del ítem alto el 25% indica que es regular la mejora del servicio de acceso vehicular, un 2% eficiente y un 1% deficiente, ahora del ítem medio el 28% indica que es eficiente la mejora del servicio de acceso vehicular, también el 24% regular, finalmente del ítem bajo solo el 1% indica que es deficiente la mejora del servicio de acceso vehicular.

### 5.2.3. Influencia de mejoramiento de acceso peatonal en el bienestar de la población

**Tabla 9**

*Mejoramiento de acceso peatonal*

Mejoramiento de acceso peatonal	Bienestar						Total	
	Deficiente		Regular		Eficiente		fi	%
	fi	%	fi	%	fi	%		
Bajo	6	2%	7	2%	0	0%	13	4%
Medio	59	17%	114	33%	5	1%	178	52%
Alto	6	2%	46	13%	98	29%	150	44%
<b>Total</b>	<b>71</b>	<b>21%</b>	<b>167</b>	<b>49%</b>	<b>103</b>	<b>30%</b>	<b>341</b>	<b>100%</b>

*Fuente: Realizado estadísticamente a través del SpssV26 por los alumnos*

*Tesistas Nereo Aquiles Sanca Benique y Dina Madeley Pandia Quispe*

Apreciación: En la tabla 9 se llega a visualizar que el 4% llegaron a obtener un nivel bajo con respecto al mejoramiento del acceso peatonal, en cambio el 52% llegó a tener un nivel medio y el 44% se ubicó en un nivel alto.

Por otro lado, el 21% llega a tener un nivel deficiente con respecto al bienestar de la población, en cambio el 49% obtuvieron un nivel regular y el 30% obtuvieron un nivel eficiente.

Esto demuestra que los beneficiarios afirman que el mejoramiento del acceso peatonal es alto, de las cuales la mayor parte 34% afirma que el bienestar de la población es regular.

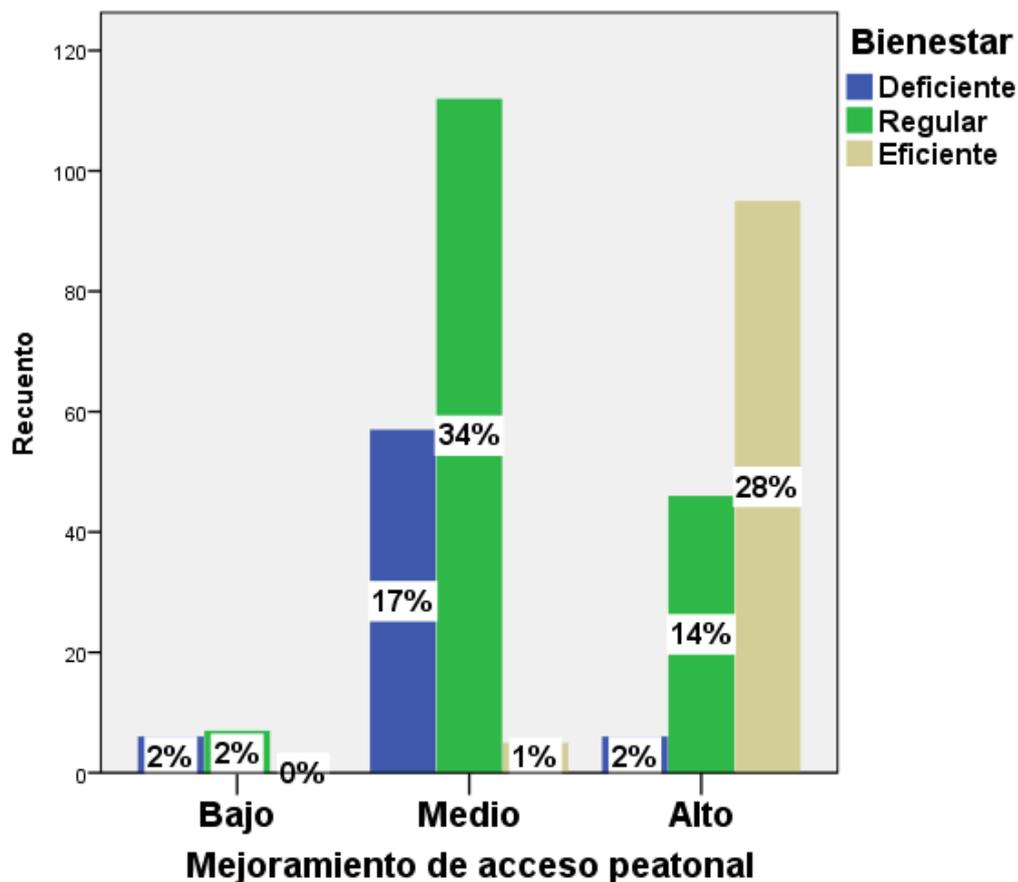


Figura 3. Porcentaje de mejoramiento de acceso peatonal

*Nota: Realizado estadísticamente a través del SpssV26 por los alumnos*

*Tesistas Nereo Aquiles Sanca Benique y Dina Madeley Pandía Quispe*

Como se observa en la figura 3, del ítem alto el 28% indica que es eficiente el mejoramiento de acceso peatonal, un 14% regular y un 2% deficiente, el ítem medio menciona 34%, indica que es regular el mejoramiento de acceso peatonal, también el 17% regular, finalmente del ítem bajo el 2% indica que es regular el mejoramiento de acceso peatonal y también el 2% indican que es deficiente.

#### 5.2.4. Influencia de mejoramiento de servicio de movilidad urbana en el bienestar de la población

**Tabla 10**

*Mejoramiento del servicio de movilidad urbana*

Mejoramiento del servicio de movilidad urbana	Bienestar						Total	
	Deficiente		Regular		Eficiente			
	fi	%	fi	%	fi	%	fi	%
Bajo	7	2%	4	1%	0	0%	11	3%
Medio	61	18%	44	13%	1	1%	106	31%
Alto	3	1%	119	35%	102	30%	224	66%
<b>Total</b>	<b>71</b>	<b>21%</b>	<b>167</b>	<b>49%</b>	<b>103</b>	<b>31%</b>	<b>341</b>	<b>100%</b>

*Fuente: Realizado estadísticamente a través del SpssV26 por los alumnos*

*Tesistas Nereo Aquiles Sanca Benique y Dina Madeley Pandía Quispe*

Apreciación: En la tabla 10 se llega a visualizar que el 3% llegaron a obtener un nivel bajo con respecto a la mejora del servicio de movilidad urbana, en cambio el 31% llegó a tener un nivel medio y el 66% se ubicó en un nivel alto.

Por otro lado, el 21% llega a tener un nivel deficiente con respecto a bienestar de la población, en cambio el 49% obtuvieron un nivel regular y el 31% obtuvieron un nivel eficiente.

Esto demuestra que los beneficiarios afirman que la mejora del servicio de movilidad urbana es alta, de las cuales la mayor parte 35% afirma que el bienestar de la población es regular.

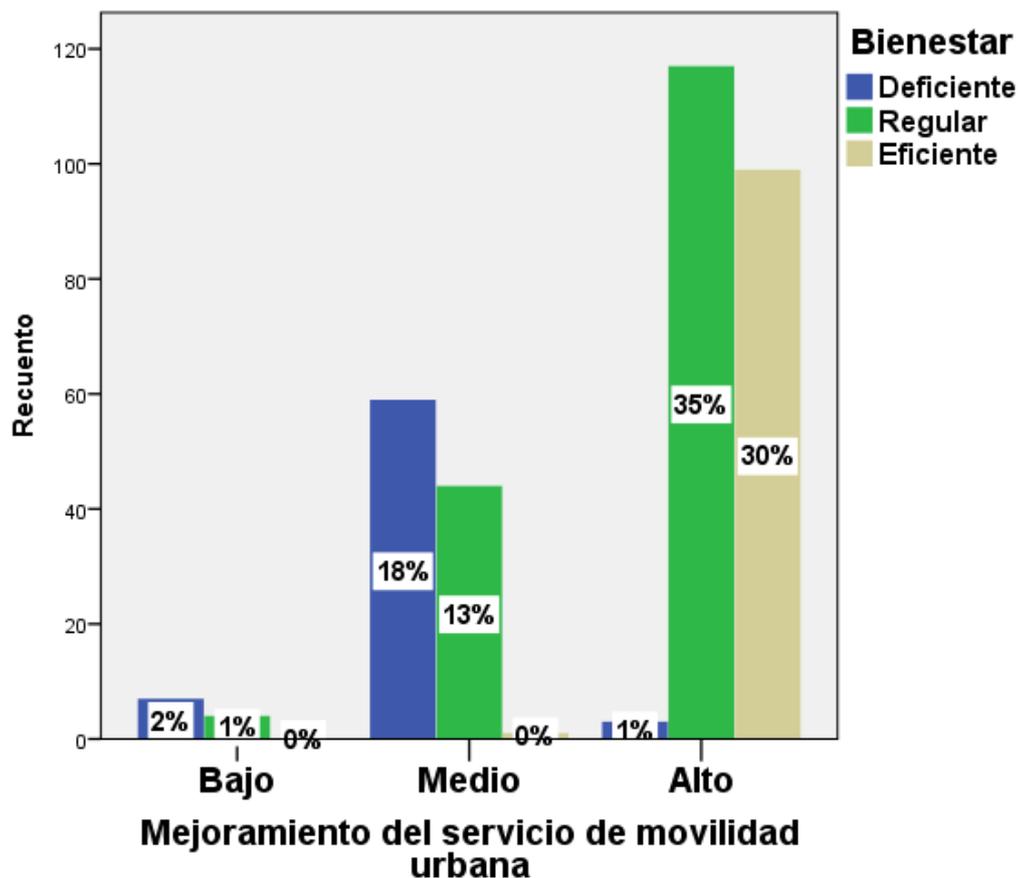


Figura 4. Porcentaje de mejoramiento del servicio de movilidad urbana

Nota: Realizado estadísticamente a través del SpssV26 por los alumnos

Tesistas Nereo Aquiles Sanca Benique y Dina Madeley Pandía Quispe

Como se observa en la figura 4, del ítem alto el 35% indica que es regular la mejora del servicio de movilidad urbana, un 30% eficiente y solo un 1% deficiente, ahora del ítem medio el 18% indica que es deficiente la mejora del servicio de movilidad urbana, finalmente del ítem bajo el 2% indica que es deficiente la mejora del servicio de movilidad urbana y solo el 1% indican que es regular.

### 5.3. Prueba de normalidad

**Tabla 11**

*Prueba de normalidad*

	Kolmogorov-Smirnov <sup>a</sup>		
	Estadístico	gl	Sig.
Programa presupuestal 148	.292	341	.000
Bienestar	.177	341	.000

*Fuente: Realizado estadísticamente a través del SpssV26 por los alumnos*

*Tesistas Nereo Aquiles Sanca Benique y Dina Madeley Pandía Quispe*

Se puede visualizar, la prueba de normalidad conforme a Kolmogorov-Smirnov<sup>a</sup>, en la cual los grados de significancia de la variable 1 “Programa presupuestal 148” en la cual se observa niveles de significancia de 0,000 y para la variable 2 “Bienestar” se visualizan niveles de sig. de 0,000, estos niveles conseguidos son < al 5% de sig. Estándar ( $p < 0.05$ ). En consecuencia, afirmamos que son pruebas normales, y para la contrastación de las hipótesis que se plantearon se requiere usar el estadístico Rho de Spearman.

### 5.4. Contraste de hipótesis

#### 5.4.1. Contrastación de la hipótesis general

Ha. El programa presupuestal 0148 influye significativamente en el bienestar de la población de la Municipalidad Distrital de San Miguel-Provincia de San Román, 2023.

Ho. El programa presupuestal 0148 no influye significativamente en el bienestar de la población de la Municipalidad Distrital de San Miguel-Provincia de San Román, 2023.

**Tabla 12**

*El programa presupuestal 0148 influye significativamente en el bienestar de la población*

		<b>Programa presupuestal 148</b>		<b>Bienestar</b>
Rho de Spearman	Programa presupuestal 148	Coeficiente de correlación	1.000	.735**
		Sig. (bilateral)	.	.000
		N	341	341
	Bienestar	Coeficiente de correlación	.735**	1.000
		Sig. (bilateral)	.000	.
		N	341	341

*Fuente: Realizado estadísticamente a través del SpssV26 por los alumnos Tesistas Nereo Aquiles Sanca Benique y Dina Madeley Pandia Quispe*

Se puede visualizar, conforme al estadístico Rho de Spearman, un coeficiente de  $r=0,735$ , demostrando así que ambas variables tienen una relación positiva y considerable, en base a los valores que manifiesta Supo (2017), así también se presenta un nivel de significancia de 0,000 el cual es menor al margen de error (0,05 ó 5%) de esa forma se confirma la significancia entre ambas variables, por lo que se afirma que el programa presupuestal 0148

se correlaciona influyendo positiva, considerable y significativamente en el bienestar de la población de la Municipalidad Distrital de San Miguel-Provincia de San Román, 2023.

#### 5.4.2. Contrastación de la primera hipótesis específica

Ha. El proyecto de mejoramiento del servicio de acceso vehicular influye significativamente en el bienestar de la población de la Municipalidad Distrital de San Miguel-Provincia de San Román, 2023.

Ho. El proyecto de mejoramiento del servicio de acceso vehicular no influye significativamente en el bienestar de la población de la Municipalidad Distrital de San Miguel-Provincia de San Román, 2023.

#### Tabla 13

*El proyecto de mejoramiento del servicio de acceso vehicular influye significativamente en el bienestar de la población*

			<b>Mejoramiento del servicio de acceso vehicular</b>	<b>Bienestar</b>
Rho de Spearman	Mejoramiento del servicio de acceso vehicular	Coeficiente de correlación	1.000	.370**
		Sig. (bilateral)	.	.000
		N	341	341
	Bienestar	Coeficiente de correlación	.370**	1.000
		Sig. (bilateral)	.000	.

---

N	341	341
---	-----	-----

---

*Fuente: Realizado estadísticamente a través del SpssV26 por los alumnos Tesistas Nereo Aquiles Sanca Benique y Dina Madeley Pandia Quispe*

Se puede observar, conforme al estadístico Rho de Spearman, un coeficiente de  $r=0,370$ , demostrando que las dos variables tienen una correlación positiva y débil, en base a los valores que afirma Supo (2017), también se presenta un grado de Sig. de 0,000 lo cual es menor al margen de error (0,05 ó 5%) de esa manera se confirma la significancia entre las dos variables, por lo que se confirma que el proyecto de mejoramiento del servicio de acceso vehicular se correlaciona influyendo positiva, débil y significativamente en el bienestar de la población de la Municipalidad Distrital de San Miguel-Provincia de San Román, 2023.

#### **5.4.3. Contrastación de la segunda hipótesis específica**

Ha. El proyecto de mejoramiento de acceso peatonal influye significativamente en el bienestar de la población de la Municipalidad Distrital de San Miguel-Provincia de San Román, 2023.

Ho. El proyecto de mejoramiento de acceso peatonal no influye significativamente en el bienestar de la población de la Municipalidad Distrital de San Miguel-Provincia de San Román, 2023.

**Tabla 14**

*El proyecto de mejoramiento de acceso peatonal influye significativamente en el bienestar de la población*

			<b>Mejoramiento de acceso peatonal</b>	<b>Bienestar</b>
Rho de	Mejoramiento	Coeficiente	1.000	.714**
Spearman	de acceso	de correlación		
	peatonal	Sig. (bilateral)	.	.000
		N	341	341
	Bienestar	Coeficiente	.714**	1.000
		de correlación		
		Sig. (bilateral)	.000	.
		N	341	341

*Fuente: Realizado estadísticamente a través del SpssV26 por los alumnos Tesistas Nereo Aquiles Sanca Benique y Dina Madeley Pandia Quispe*

Se puede visualizar, conforme al estadístico Rho de Spearman, un coeficiente de  $r=0,714$ , demostrando que ambas variables poseen una relación positiva y considerable, en base a los valores que afirma Supo (2017), así también se muestra un grado Sig. de 0,000 lo cual es menor al margen de error (0,05 ó 5%) de esa manera se confirma la significancia entre ambas variables, por lo que se afirma que el proyecto de mejoramiento de acceso peatonal se correlaciona influyendo positiva, considerable y significativamente en el bienestar de la población de la Municipalidad Distrital de San Miguel-Provincia de San Román, 2023.

#### 5.4.4. Contrastación de la tercera hipótesis específica

Ha. El proyecto de mejoramiento del servicio de movilidad urbana influye significativamente en el bienestar de la población de la Municipalidad Distrital de San Miguel-Provincia de San Román, 2023.

Ho. El proyecto de mejoramiento del servicio de movilidad urbana no influye significativamente en el bienestar de la población de la Municipalidad Distrital de San Miguel-Provincia de San Román, 2023.

**Tabla 15**

*El proyecto de mejoramiento del servicio de movilidad urbana influye significativamente en el bienestar de la población*

			<b>Mejoramiento del servicio de movilidad urbana</b>	<b>Bienestar</b>
Rho de Spearman	Mejoramiento del servicio de movilidad urbana	Coeficiente de correlación	1.000	.678**
		Sig. (bilateral)	.	.000
		N	341	341
	Bienestar	Coeficiente de correlación	.678**	1.000
		Sig. (bilateral)	.000	.
		N	341	341

*Fuente: Realizado estadísticamente a través del SpssV26 por los alumnos Tesistas Nereo Aquiles Sanca Benique y Dina Madeley Pandia Quispe*

Se puede observar, conforme al estadístico Rho de Spearman, un coeficiente de  $r=0,678$ , demostrando que las dos variables poseen una correlación positiva y considerable, en base a los valores que manifiesta Supo (2017), así también se muestra un grado de Sig. de 0,000 lo cual es menor al margen de error (0,05 ó 5%) de esa manera se confirma la Sig. entre las dos variables, por lo que se afirma que el proyecto de mejoramiento del servicio de movilidad urbana se correlaciona influyendo positiva, considerable y significativamente en el bienestar de la población de la Municipalidad Distrital de San Miguel-Provincia de San Román, 2023.

#### **5.4. Discusión de resultados**

De acuerdo a los resultados de este estudio, se ha procedido a describir, mediante cada una de las hipótesis planteadas:

Correspondientemente a la hipótesis general: El programa presupuestal 0148 influye significativamente en el bienestar de la población de la Municipalidad Distrital de San Miguel-Provincia de San Román, 2023, conforme al estadístico Rho de Spearman, un coeficiente de  $r=0,735$ , demostrando así que ambas variables tienen una relación positiva, considerable, en base a los valores que manifiesta Supo (2017), así también se presenta un nivel de significancia de 0,000 el cual es menor al margen de error (0,05 ó 5%) de esa forma se confirma la significancia entre ambas variables, por lo que se afirma que el programa presupuestal 0148 se correlaciona significativa, positiva y considerablemente con en el bienestar de la población de la Municipalidad Distrital de San Miguel-Provincia de San Román, 2023, asimismo se observó que los beneficiarios afirman que el

programa presupuestal 0148 tiene una aceptación alta, de las cuales la mayor parte 30% afirma que el bienestar de la población es eficiente. En segundo lugar y para un mejor entendimiento se tiene como teoría con respecto al programa presupuestal 0148, donde el MTC (2018), afirma que dicho programa tiende a representar una herramienta presupuestal indispensable para el MTC, pues promueve movilidades urbanas sostenibles, con criterios que mitigan los cambios climáticos, convirtiendo a la autoridad local en el protagonista de implementaciones de gestores y mecanismos de las reformas de transportes, añadiendo los criterios de sostén económico, ambientales y sociales, Finalmente, y dicho todo ello se concuerda con la tesis de Ccanto (2019), quien concluyó que los presupuestos por resultados se relaciona de modo significativo en la calidad del gasto de la dirección regional educativa de Junín, con un nivel de  $0.000 < 0.05$ , Asimismo se concuerda con Guillen (2019), quien concluyo indicando que los procesos presupuestarios se relacionan considerablemente en la índole de los gastos del municipio de la provincia de Pataz, con nivel de sig. 0,000.

Mientras que, la primera hipótesis específica: El proyecto de mejoramiento del servicio de acceso vehicular influye significativamente en el bienestar de la población de la Municipalidad Distrital de San Miguel-Provincia de San Román, 2023, por lo que se tuvo como resultado conforme al estadístico Rho de Spearman, un coeficiente de  $r=0,370$ , demostrando que las dos variables tienen una correlación positiva, débil, en base a los valores que afirma Supo (2017), así también se presenta un grado de Sig. de 0,000 lo cual es menor al margen de error (0,05 ó 5%) de esa manera se confirma la significancia entre las dos variables, por lo que se confirma que el proyecto de

mejoramiento del servicio de acceso vehicular se correlaciona significativa, positiva y mediamente con en el bienestar de la población de la Municipalidad Distrital de San Miguel-Provincia de San Román, 2023, por lo que esto llega a demostrar que los beneficiarios afirman que la optimización de la prestación de accesos vehiculares ha tenido una aceptación media, de las cuales la mayor parte 28% afirma que el bienestar de la población es eficiente. Seguido de ello se tiene como teoría el mejoramiento del servicio de acceso vehicular con respecto al autor (Albino, 2019) donde indica que el mejoramiento del servicio del acceso de vehículos permite justamente que se reduzca o que no se genere tráfico de ninguna magnitud, mejorando la seguridad vial, arreglando carreteras o problemas que presenten las vías, de tal manera se tenga un buen tránsito vehicular. Finalmente se concuerda con la tesis de Gualotuña y Quispe (2022) quienes concluyen indicando que la congestión vehicular tiene una correlación significativa considerable con los programas presupuestales para mejorar la movilidad de vehículos, con un grado significante de 0,001.

Para la segunda hipótesis específica: El proyecto de mejoramiento de acceso peatonal influye significativamente en el bienestar de la población de la Municipalidad Distrital de San Miguel-Provincia de San Román, teniendo como resultado conforme al estadístico Rho de Spearman, un coeficiente de  $r=0,714$ , demostrando que ambas variables poseen una relación positiva, considerable, en base a los valores que afirma Supo (2017), así también se muestra un grado Sig. de 0,000 lo cual es menor al margen de error (0,05 ó 5%) de esa manera se confirma la significancia entre ambas variables, por lo que se afirma que el proyecto de mejoramiento de acceso peatonal se correlaciona significativa y positiva con en el bienestar de la población de la Municipalidad Distrital de San

Miguel-Provincia de San Román, 2023, por ende se demuestra que los beneficiarios afirman que el mejoramiento del acceso peatonal ha sido alto, de las cuales la mayor parte 34% afirma que el bienestar de la población es regular. Seguido de ello, se tiene como teoría del mejoramiento de acceso peatonal con respecto al autor (Pardo, 2018) en donde señala que para poder mejorar el acceso de las personas, cada municipalidad debe encargarse de que las ceras se encuentren en buen estado, que tengan el espacio suficiente para poder caminar sin que tengan que bajar de las veredas poniendo en peligro su vida por algún mal conductor, por ende, puedan circular libremente sin que pueda darse un accidente. Finalmente, concordamos con el estudio del autor Bravo y Valdés (2021) quienes concluyeron que las propuestas técnicas tienen una relación significativa considerable en la mejora de accesos principales peatonales de la Universidad del Maule y su conexión con Mall Maule, con un valor de  $p=0,000$ .

Para nuestra tercera hipótesis específica: El proyecto de mejoramiento del servicio de movilidad urbana influye significativamente en el bienestar de la población de la Municipalidad Distrital de San Miguel-Provincia de San Román, tuvo como resultado conforme al estadístico Rho de Spearman, un coeficiente de  $r=0.678$ . Supo (2017), demostrando que las dos variables poseen una correlación positiva, considerable, en base a los valores que manifiesta. Así también se muestra un grado de Sig. de 0,000 lo cual es menor al margen de error (0,05 ó 5%) de esa manera se confirma la Sig. entre las dos variables, por lo que se afirma que el proyecto de mejoramiento del servicio de movilidad urbana se correlaciona significativa y positiva con en el bienestar de la población de la Municipalidad Distrital de San Miguel-Provincia de San Román,

2023, asimismo esto demostró que los beneficiarios afirman que la optimización de la prestación de movilidades urbanas ha tenido una alta mejoría, de las cuales la mayor parte 35% afirman que el bienestar de la población es regular. Posterior a ello se tiene como teoría del mejoramiento del servicio de movilidad urbana donde (Jiménez et al., 2018), indicaron que las movilidades urbanas vienen a ser todos aquellos movimientos que realiza la sociedad, para poder trasladarse de un lugar a otro, o llevar algún bien; por lo tanto, este transporte debe de circular por vías adecuadas, donde no existan baches o calles en mal estado. Finalmente, se está de acuerdo con el estudio de Oblea (2019), quien concluye afirmando que, las propuestas para mejorar la fluidez en el tránsito de vehículos por medio de modelos de simulación no están siendo eficientes, es necesario la mejora de ellos, con un nivel de correlación de 0,001.

**Conclusiones:**

**Primera.** Se pudo determinar que, el programa presupuestal 0148 se correlaciona influyendo positiva, considerable y significativamente en el bienestar de la población de la Municipalidad Distrital de San Miguel-Provincia de San Román, a causa de que se consiguió como resultado un nivel de significancia de 0,000, con un  $Rho=0,735$ .

**Segunda.** Se pudo establecer que el proyecto de mejoramiento del servicio de acceso vehicular se correlaciona influyendo positiva, débil y significativamente en el bienestar de la población de la Municipalidad Distrital de San Miguel-Provincia de San Román, argumento que es sustentado por conseguir un valor de significancia de 0,000 y un  $Rho=0,370$ .

**Tercera.** Se pudo conocer que el proyecto de mejoramiento de acceso peatonal se correlaciona influyendo positiva, considerable y significativamente en el bienestar de la población de la Municipalidad Distrital de San Miguel-Provincia de San Román, dicho argumento lo justificamos con el resultado logrado, siendo un valor de significancia de 0,000, con un  $Rho=0.714$ .

**Cuarta.** Se pudo identificar que el proyecto de mejoramiento del servicio de movilidad urbana se correlaciona influyendo positiva, considerable y significativamente en el bienestar de la población de la Municipalidad Distrital de San Miguel-Provincia de San Román, debido a que su nivel de Sig. es 0,000, con un  $Rho=0.678$ .

## Recomendaciones

**Primera.** Se recomienda aplicar evaluaciones del presupuesto y estrategias de seguimiento al programa presupuestal 0148 para lograr el bienestar de la población del Distrito de San Miguel, en razón que, a mayores niveles de programaciones de presupuesto por resultados, mayores serán los niveles de calidad de la dirección de los recursos estatales, ya que hace falta adaptarse a las demandas de los ciudadanos y posteriormente a la mejora continua, además de que la toma de decisiones debe ser comunicada a la ciudadanía, y finalmente mejorar la coordinación entre los actores responsables.

**Segunda.** Se recomienda ante una aplicación futura de proyectos de mejoramiento del servicio de acceso vehicular en el marco del presupuesto 0148, este no solo sea en beneficio de los vehículos sino también proveer la implementación de ciclovías; con ello, conseguir el bienestar de la población cuando se requiera el uso de transporte público no contaminante como son las bicicletas, además de añadir herramientas tecnológicas, el que permitirá mejorar los mecanismos de seguimiento de resultados del programa, además de añadir entidades supervisoras que ayudaran a la convergencia de los resultados.

**Tercera.** Se recomienda que, tras la aplicación del proyecto de mejoramiento de acceso peatonal, tanto los vehículos como los peatones respeten la señalización y los tiempos de semaforización, con ello conseguir bienestar de la población, para ello se deberán realizar sensibilizaciones o capacitaciones; además el municipio del distrito de San Miguel deberá de

realizar periódicamente el mantenimiento de las vías para vehículos como para los peatones, además de seguir mejorando el programa por medio de la recolección y publicidad de las informaciones sobre el desenvolvimiento de este programa, además de que este debería tener una continuidad en su ejecución, además de que la municipalidad debe exigir al gobierno central la aprobación de mas proyectos de acceso peatonal para todos sus ciudadanos.

**Cuarta.** Se recomienda ante la realización del proyecto de mejora de la prestación de movilidad urbana, que la Municipalidad de San Miguel realice diseños coherentes y eficientes que incluyan la opinión de la población habitante, estas medidas se deben ejecutar de manera complementaria o conjunta para así asegurar que se cumpla, además de que las empresas de movilidad urbana conserven y respeten las vías del proyecto ejecutado, con ello trabajar de manera conjunta tanto ciudadano, transportistas y la municipalidad para conseguir los objetivos deseados, fomentando una cultura de prevención y cuidado de vías para el bien de todos.

## Referencias

- Albino, L. (2019). Control de Acceso Vehicular. *Scribid*. Obtenido de <https://es.scribd.com/document/513691689/78>
- Alesina, I; Bertoni, M; Mascheroni, P; Moreira, N. (2018). *Metodología de la investigación en Ciencias Sociales. periodismo y comunicación*, 6. Obtenido de [https://perio.unlp.edu.ar/catedras/mis/wp-content/uploads/sites/126/2020/04/p.2\\_batthianny\\_k.\\_cabreram.\\_cap\\_5\\_\\_metodologia\\_de\\_la\\_investigacion....pdf](https://perio.unlp.edu.ar/catedras/mis/wp-content/uploads/sites/126/2020/04/p.2_batthianny_k._cabreram._cap_5__metodologia_de_la_investigacion....pdf)
- Arana, P., & Huaman, K. (2020). *Análisis de los factores en la implementación de la reforma del Presupuesto por Resultados (PpR) en el Perú a nivel nacional al 2019*. tesis, Pontificia Universidad Católica del Perú , Lima. Obtenido de [https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/16646/ARANA\\_SOTO\\_HUAMAN\\_CRUZ.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/16646/ARANA_SOTO_HUAMAN_CRUZ.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Arias, J; Villasis, K; Miranda, M. (2016). El protocolo de investigación III: la población de estudio. *Revista Alergia México*, 7. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/4867/486755023011.pdf>
- Arias, J. (2021). Diseño y metodología de la investigación. Lima: *ENFOQUES CONSULTING EIRL*. Obtenido de [https://gc.scalahed.com/recursos/files/r161r/w26022w/Arias\\_S2.pdf](https://gc.scalahed.com/recursos/files/r161r/w26022w/Arias_S2.pdf)
- Ashhad, T; Cabrera, F; Roa, O. (2020). Análisis del congestionamiento vehicular para el mejoramiento de vía principal en Guayaquil-Ecuador. *Revista Gaceta técnica*. Obtenido de <https://www.redalyc.org/journal/5703/570363740001/html/>
- Balica, M. (2021). ¿Qué es el bienestar? *IBO*, 12. Obtenido de <https://www.ibo.org/globalassets/new-structure/research/pdfs/what-is-well-being-es.pdf>
- Bello, S. (2020). Introducción a los ODS en la agenda 2030: el. *Dialnet*, 1-33. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/7820356.pdf>

- Blanco, A., & Díaz, D. (2015). El bienestar social: su concepto y medición. *Revista Psicothema*, 9. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/727/72717407.pdf>
- Bravo, B., & Valdés, S. (2021). *Propuesta técnica de mejoramiento a acceso principal peatonal de la Universidad Católica del Maule y su trayecto de conectividad con Mall Plaza Maule*. Chile. Obtenido de <http://repositorio.ucm.cl:8080/handle/ucm/1775>
- Bulnez, J. (2020). *Santiago Respira: repercusiones de corto plazo de la nueva restricción vehicular permanente*. tesis , Pontificia Universidad Católica de Chile, Chile. Obtenido de <https://economia.uc.cl/wp-content/uploads/2022/10/tesis-BulnesRuiz-2018.pdf>
- Carrasco, S. (2018). *Metodología de la Investigación Científica* (Decimooctavo ed.). Lima: San Marcos de Anibal Jesus Paredes Galván.
- Ccanto, J. (2019). *El presupuesto por resultados y su influencia en la calidad degastos en la Dirección Regional de Educación Junín - 2016*. tesis, Universidad Peruana los Andes, Huancayo. Obtenido de [https://repositorio.upla.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12848/5366/T037\\_44795987\\_T.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.upla.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12848/5366/T037_44795987_T.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Chavez, K. (2018). Estudio de Control de Acceso Vehicular. *Scribd*. Obtenido de <https://es.scribd.com/document/385787002/Estudio-de-Control-de-Acceso-Vehicular>
- Colcha, R. (2023). El Presupuesto Público como Herramienta de Gestión de la Política Económica. *Dialnet*, 1-21. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/download/articulo/9234501.pdf>
- Colina, L., & Cubillán, A. (2015). La planificación presupuestaria en Universidades Públicas. *Dialnet*, 17. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/download/articulo/5028137.pdf>
- Cruz, F. (2018). La movilidad urbana. *Scielo*. Obtenido de [https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0250-71612018000300277](https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612018000300277)

- Cuevas, C; Gonzáles, Y; Torres, M; Valladares, M. (2020). Importancia de un estudio de tiempos y movimientos. *Dialnet*, 1-6. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/8076979.pdf>
- Daga, K. (2019). *Propuesta de mejora en el nivel de servicio peatonal para la intersección de la av. Angamos con la av. Tomás Marsano ubicado en el distrito de Surquillo-Lima*. tesis, Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas, Lima. Obtenido de [https://repositorioacademico.upc.edu.pe/bitstream/handle/10757/625026/DAGA\\_GK.pdf?sequence=1](https://repositorioacademico.upc.edu.pe/bitstream/handle/10757/625026/DAGA_GK.pdf?sequence=1)
- Dávila, G. (2018). El razonamiento inductivo y deductivo dentro del proceso investigativo en ciencias experimentales y sociales. *Revista de educación*, 27. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/761/76109911.pdf>
- Fernández, J; Fernández, M; Cieza, A. (2018). Los conceptos de calidad de vida, salud y bienestar analizados desde la perspectiva de la Clasificación Internacional del Funcionamiento (CIF). *Scielo*. Obtenido de [https://scielo.isciii.es/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1135-57272010000200005#:~:text=Bienestar%20es%20un%20concepto%20globalizador,de%20vista%3A%20objetivo%20vs%20subjetivo.](https://scielo.isciii.es/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1135-57272010000200005#:~:text=Bienestar%20es%20un%20concepto%20globalizador,de%20vista%3A%20objetivo%20vs%20subjetivo.)
- Fuster, D; Berrios, C; Balcazar, M. (2019). Factores predominantes al proceso de seguimiento del proyecto sostenible de los recursos forestales y de fauna silvestre. *Dialnet*, 1-18. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/7468014.pdf>
- Gatica, K; Zavala, M; Arias, K. (2022). Movilidad urbana y oportunidades de mejora para la calidad de vida en personas mayores. *Scielo*. Obtenido de [https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0719-77212022000200029](https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0719-77212022000200029)
- Gomez, J. (26 de noviembre de 2023). Distribuir, planificar y priorizar. *repsol*. Obtenido de <https://www.repsol.com/es/energia-futuro/personas/gestion-del-tiempo/index.cshtml>

- González, C. (2018). Una teoría de la sociedad. *Scielo*. Obtenido de [https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S2007-81102018000100273](https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2007-81102018000100273)
- Gualotuña, N., & Quishpe, A. (2022). *Análisis de tráfico y propuesta de mejoramiento de la movilidad vehicular en la intersección Av. Cardenal de la Torre y Av. Ajaví del distrito metropolitano de Quito*. tesis, Universidad Politécnica Salesiana, Quito. Obtenido de <https://dspace.ups.edu.ec/bitstream/123456789/23984/1/UPS%20-%20TTS1115.pdf>
- Guillen, A. (2019). *Proceso presupuestario y su influencia en la calidad del gasto de la Municipalidad Provincial de Patate – Tayabamba*,. tesis, Universidad César Vallejo, Lima. Obtenido de [https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/31384/guillen\\_pa.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/31384/guillen_pa.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Gutiérrez, M; Gallego, P. (2015). Evaluación de los programas y proyectos desarrollados en la práctica de la asignatura de diseño y programación de modalidades de atención de enfermería. *Scielo*. Obtenido de [https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0717-95532005000200009#:~:text=Atendiendo%20a%20la%20definici%C3%B3n%20de,de%20proyectos%20de%20similar%20naturaleza](https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0717-95532005000200009#:~:text=Atendiendo%20a%20la%20definici%C3%B3n%20de,de%20proyectos%20de%20similar%20naturaleza).
- Hernández, R. (2019). *Metodología de la investigación*. Ciudad de México: McGRAW-HILL INTERAMERICANA EDITORES, S. A. de C. V. Obtenido de [http://www.biblioteca.cij.gob.mx/Archivos/Materiales\\_de\\_consulta/Drogas\\_de\\_Abuso/Articulos/SampieriLasRutas.pdf](http://www.biblioteca.cij.gob.mx/Archivos/Materiales_de_consulta/Drogas_de_Abuso/Articulos/SampieriLasRutas.pdf)
- Hernández-Sampieri, S., & Mendoza, C. (2019). *Metodología de investigación*. México: Mc Graw Hill Education. Obtenido de [https://virtual.cuautitlan.unam.mx/rudics/wp-content/uploads/2019/02/RUDICSv9n18p92\\_95.pdf](https://virtual.cuautitlan.unam.mx/rudics/wp-content/uploads/2019/02/RUDICSv9n18p92_95.pdf)
- Herrera, N. (2020). *Sistema para la toma de decisiones en la congestión vehicular de Quito (Ecuador), mediante análisis de datos sensoriales y*

*sociales*. tesis, Universidad de Extremadura, Quito. Obtenido de [https://dehesa.unex.es/bitstream/10662/10160/1/TDUEX\\_2019\\_Herrera\\_Herrera.PDF](https://dehesa.unex.es/bitstream/10662/10160/1/TDUEX_2019_Herrera_Herrera.PDF)

Huamán, J; Treviños, L; Medina, W. (2022). Epistemología de las investigaciones cuantitativas y cualitativas. *Revista horizonte de la ciencia*. Obtenido de <https://www.redalyc.org/journal/5709/570971314003/html/>

Infante,R; Pérez, J. (2021). La contaminación acústica generado por el transporte terrestre y su implicancia en el estrés en los habitantes en la zona oeste de ate, Lima-Perú. *Dialnet*, 616-630. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8016931>

Jara, M. (2021). *Mejoramiento de vías de acceso peatonal en beneficio de los pobladores mediante la construcción de escaleras en un*. tesis, Universidad Nacional Federico Villareal, Lima. Obtenido de [https://repositorio.unfv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.13084/5399/UNFV\\_FIC\\_Jara\\_Choquepuma\\_Mario\\_Beremiz\\_Titulo\\_profesional\\_2021.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.unfv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.13084/5399/UNFV_FIC_Jara_Choquepuma_Mario_Beremiz_Titulo_profesional_2021.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Jiménez, J; Hoyos, J; Álvarez, A. (2018). Transporte urbano y movilidad, hacia una dinámica urbana sustentable y competitiva. *Quivera* 16. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/401/40132130003.pdf>

León, L; Maza, X; Carrillo, K, Sisalima, J. (2021). Ecuador: Gasto público y crecimiento económico, 2017 - 2021. *Dialnet*, 1-10. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/8549550.pdf>

López, G., & Rosas, N. (2022). Beneficios de la construcción del puente rocotales en el servicio de transitabilidad vehicular e impacto ambiental en la región Cusco Perú. *Dialnet*, 1-19. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/8548151.pdf>

Lopez, H. (2015). *Medios, técnicas e instrumentos de evaluación formativa y compartida del aprendizaje en educación superior*. México: Perfiles educativos, 37(147), 146-161.

- López, P. (2018). Población muestra y muestreo. *Scielo*. Obtenido de [http://www.scielo.org.bo/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1815-02762004000100012#:~:text=b\)%20Muestra.,parte%20representativa%20de%20la%20poblaci%C3%B3n](http://www.scielo.org.bo/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1815-02762004000100012#:~:text=b)%20Muestra.,parte%20representativa%20de%20la%20poblaci%C3%B3n).
- López, P., & Aguilar, P. (2019). La movilidad urbana: notas para su discusión académica. *Dialnet*, 1-12. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/7293162.pdf>
- López, R. (2019). Bienestar y desarrollo. *Dialnet*, 288-312. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6923465>
- López, R. (2019). Bienestar y desarrollo: Evolución de dos conceptos asociados al buen vivir. *Dialnet*, 1-25. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6923465>
- Martínez, A. (2022). *Fortaleciendo la calidad del gasto público de América Latina y Caribe con la evaluaciones ex ante de programas presupuestales*. recaudando bienestar. Obtenido de <https://blogs.iadb.org/gestion-fiscal/es/fortaleciendo-la-calidad-del-gasto-publico-de-america-latina-y-caribe-con-las-evaluaciones-ex-ante-de-programas-presupuestarios/>
- Mingorance, J. (2019). El derecho a la seguridad vial como necesidad y demanda social. *Dialnet*. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/tesis?codigo=230687>
- Ministerio de economía y finanzas. (04 de diciembre de 2020). Proceso presupuestario del sector público, resolución directoral N° 0030-2020-EF/50.01. *El peruano*, pág. 24. Obtenido de [https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1474206/RD0030\\_2020-EF5001.pdf.pdf?v=1607181253](https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1474206/RD0030_2020-EF5001.pdf.pdf?v=1607181253)
- Ministerio de economía y finanzas. (2023). Programas Presupuestales. *mef*. Obtenido de [https://www.mef.gob.pe/es/?option=com\\_content&language=es-ES&Itemid=101530&lang=es-ES&view=article&id=5337](https://www.mef.gob.pe/es/?option=com_content&language=es-ES&Itemid=101530&lang=es-ES&view=article&id=5337)

- Ministerio de Economía y Finanzas. (2024). Reposrte de seguimiento a la ejecución de inversiones del formato N°12-B. *MEF*. Obtenido de <https://ofi5.mef.gob.pe/inviertews/Repseguim/ResumF12B?codigo=2499948>
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2006). *Manual técnico de mantenimiento rutinario para la red vial departamental no pavimentada*. Lima. Obtenido de [https://www.sutran.gob.pe/wp-content/uploads/2015/08/manualmatenimiento\\_rutinario\\_para\\_la\\_red\\_vial\\_departamental\\_\\_no\\_pavimentada.pdf](https://www.sutran.gob.pe/wp-content/uploads/2015/08/manualmatenimiento_rutinario_para_la_red_vial_departamental__no_pavimentada.pdf)
- Ministerio de Transportes y comunicaciones. (2018). Guía para la implementación del Programa Presupuestal 0148 “Reducción del tiempo, inseguridad y costo ambiental en el transporte urbano” dirigida a Gobiernos Locales. *educaciónperú*, 150. Obtenido de <https://www.educacionperu.org/wp-content/uploads/2019/02/Guia-para-la-implementacion-del-PP-0148-dirida-a-Gobiernos-Locales.pdf>
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2018). Guía para la implementación del Programa Presupuestal 0148 “Reducción del tiempo, inseguridad y costo ambiental en el transporte urbano” dirigida a Gobiernos Locales. *EducaciónPerú*, 150. Obtenido de <https://www.educacionperu.org/wp-content/uploads/2019/02/Guia-para-la-implementacion-del-PP-0148-dirida-a-Gobiernos-Locales.pdf>
- Montaño, J; Zúñiga, D; Rodríguez, A. (2020). Consideraciones, procedimientos y conceptos para la realización de un proyecto geométrico de carreteras. *Dialnet*, 11. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/7137425.pdf>
- Morera, J. (2020). Mejoramiento continuo. Definiciones e importancia. *gestioplus*. Obtenido de [https://www.gestiopolis.com/definiciones-del-mejoramiento-continuo/#:~:text=Definiciones%20de%20mejoramiento%20continuo%20seg%C3%BAn%20varios%20autores&text=Para%20%C3%A9l%2C%20mejorar%20un%20proceso,Fadi%20Kabboul%20\(1994\).](https://www.gestiopolis.com/definiciones-del-mejoramiento-continuo/#:~:text=Definiciones%20de%20mejoramiento%20continuo%20seg%C3%BAn%20varios%20autores&text=Para%20%C3%A9l%2C%20mejorar%20un%20proceso,Fadi%20Kabboul%20(1994).)

- Moya, Y. (2021). *Análisis técnico y propuesta de mejoramiento de accesos para personas con discapacidad en edificios del campus Miraflores de la Universidad Austral de Chile*. tesis, Universidad Austral de Chile, Chile.
- Numpaque, R; Anselmi, L; Polo, K; Mendoza, C. (2020). Alternativas de Mejoramiento Operacional de la Movilidad en Glorietas Usando Microsimulación. *Dialnet*, 28-41. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7620401>
- Oblea, C. (2019). *Propuesta para la mejora de la fluidez en el tránsito vehicular mediante un modelo de simulación*. tesis, Universidad Católica de Santa María, Arequipa. Obtenido de <https://core.ac.uk/download/pdf/198134683.pdf>
- Oficina de Planeamiento y Estudios Económicos. (2024). Programas Presupuestales. *gob.pe*. Obtenido de <https://www.gob.pe/27255-ministerio-de-salud-programas-presupuestales>
- Pardo, L. (2018). Guía práctica de la movilidad peatonal urbana. *pacto de productividad*, 107. Obtenido de <https://www.pactodeproductividad.com/pdf/guiageneralsobreaccesibilidad.pdf>
- Pico, M; Gonzáles, R; Noreña, O. (2019). Seguridad vial y peatonal. *Revista Hacia la Promoción de la Salud*, 16. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/3091/309126696014.pdf>
- Pino, R. (2018). *Metodología de la investigación*. Lima: Editorial San Marcos E.I.R.L. Obtenido de <https://www.studocu.com/pe/document/universidad-ricardo-palma/historia-de-la-arquitectura-ii/lectura-5-pino-metodo-y-tecnicas-de-la-investigacion/94907344>
- Ponce, M. (30 de mayo de 2019). *Seguridad vial en infraestructura social: pequeños actos, grandes pasos*. movili. Obtenido de <https://blogs.iadb.org/transporte/es/seguridad-vial-en-infraestructura-social-pequenos-actos-grandes->



- Tapia, J. (2018). La reducción del tráfico de automóviles: una política urgente de promoción de la salud. *Scielo*, 15. Obtenido de <https://www.scielo.org/pdf/rpsp/v3n3/3n3a1.pdf>
- Terrones, F; Espinoza, R; Ramos, O; Pompeyo, A. (2020). Gestión administrativa, liderazgo en el Programa Presupuestal 068 sector Salud, 2020. *Dialnet*, 1-21. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/7887990.pdf>
- Torres, C. (2019). *Movilidad, espacio público y diseño participativo. Revista Bitácora Urbano Territorial*, 7-8. Obtenido de <https://www.redalyc.org/journal/748/74860961001/html/>
- Torres, M. (2023). ¿Por qué es importante la administración del tiempo? *linkedin*. Obtenido de <https://es.linkedin.com/pulse/por-qu%C3%A9-es-importante-la-administraci%C3%B3n-del-tiempo>
- Ulloa, G. (2021). El tránsito vehículo-peatonal desde un punto de vista psicocultural. *Dialnet*, 18. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/4836522.pdf>
- Valenzuela, L., & Talavera, R. (2015). Entornos de movilidad peatonal: una revisión de enfoques, factores y condicionantes. *Scielo*. Obtenido de [https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0250-71612015000300001](https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612015000300001)
- Vasquez, N. (12 de junio de 2023). ¿Qué es el acceso vehicular y cómo protege la seguridad de un recinto? *smarmec*. Obtenido de <https://www.smarmec.com/es/noticias/que-es-el-acceso-vehicular-y-como-protege-la-seguridad-de-un-recinto/>
- Veintimilla, J; Gómez, M; Mora, N. (2019). Enfoque basado en la teoría para la mejora administrativa: análisis del modelo y actividades en el desarrollo. *Dialnet*, 1-12. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/7383237.pdf>
- Vílchez, L. (2022). *Gestión del presupuesto por resultados y calidad del gasto en la municipalidad provincial de Satipo, departamento de Junín: 2020.*

tesis, Universidad Nacional Federico Villareal, Lima. Obtenido de <https://repositorio.unfv.edu.pe/server/api/core/bitstreams/21286ae7-8c2b-4aca-8654-603c9373f07f/content>

Villanueva, L. (17 de enero de 2020). Inseguridad vial: ¿Harán algo al respecto? *comexperu*. Obtenido de <https://www.comexperu.org.pe/articulo/inseguridad-vial-haran-algo-al-respecto#:~:text=La%20inseguridad%20vial%20es%20un,de%20un%20familiar%20econ%C3%B3micamente%20activo>.

Viniegra, L. (2018). El reduccionismo científico y el control de las conciencias. Parte I. *Scielo*. Obtenido de [https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1665-11462014000400010](https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1665-11462014000400010)

Yáñez, C; Haro, D; Aguirre, L. (2020). Análisis de la seguridad vial de los peatones en la ciudad de Babahoyo, Ecuador, 2020. *Dialnet*, 1-20. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/8231655.pdf>

Yugcha, C. (2019). *Mejoramiento del tránsito vehicular y peatonal con una propuesta de movilidad continua entre la vía Tisaleo-San Diego-Alobamba del Cantón Tisaleo provincia de Tungurahua*. Universidad Técnica de Ambato, Ambato.

## Apéndice 1. Matriz de consistencia

PROBLEMA	OBJETIVO	HIPÓTESIS	VARIABLE	DIMENSIONES	METODOLOGÍA
<p><b>Problema general</b></p> <p>¿Cómo influye el programa presupuestal 148 en el bienestar de la población de la Municipalidad Distrital de San Miguel-Provincia de San Román, 2023?</p>	<p><b>Objetivo general</b></p> <p>Identificar cómo influye el programa presupuestal 148 en el bienestar de la población de la Municipalidad Distrital de San Miguel-Provincia de San Román, 2023.</p>	<p><b>Hipótesis general</b></p> <p>El programa presupuestal 148 influye significativamente en el bienestar de la población de la Municipalidad Distrital de San Miguel-Provincia de San Román, 2023.</p>	<p><b>Variable independiente</b></p> <p>Programa presupuestal 148</p>	<p><b>Dimensiones</b></p> <p>Mejoramiento del servicio de acceso vehicular</p> <p>Mejoramiento de acceso peatonal</p> <p>Mejoramiento del servicio de movilidad urbana</p>	<p><b>Tipo</b> Básica</p> <p><b>Enfoque</b> Cuantitativo</p> <p><b>Nivel</b> Descriptivo-correlacional</p> <p><b>Diseño</b> No experimental</p> <p><b>Método</b> Deductivo</p> <p><b>Población</b> 3292 beneficiarios del distrito de San Miguel</p> <p><b>Muestra</b> 341 beneficiarios del distrito de San Miguel-San Roman</p> <p><b>Tipo de muestreo</b> Muestreo probabilístico aleatorio simple y estratificado</p> <p><b>Técnica</b> -Encuesta</p> <p><b>Instrumento</b> -Cuestionario</p>
<p><b>Problemas específicos</b></p> <p>¿Cómo influye el proyecto de mejoramiento del servicio de acceso vehicular en el bienestar de la población de la Municipalidad Distrital de San Miguel-Provincia de San Román, 2023?</p> <p>¿Cómo influye el proyecto de mejoramiento de acceso peatonal en el bienestar de la población de la Municipalidad Distrital de San Miguel-Provincia de San Román, 2023?</p> <p>¿Cómo influye el proyecto de mejoramiento del servicio de movilidad urbana en el bienestar de la población de la Municipalidad Distrital de San Miguel-Provincia de San Román, 2023?</p>	<p><b>Objetivos específicos</b></p> <p>a) Determinar cómo influye el proyecto de mejoramiento del servicio de acceso vehicular en el bienestar de la población de la Municipalidad Distrital de San Miguel-Provincia de San Román, 2023.</p> <p>b) Determinar cómo influye el proyecto de mejoramiento de acceso peatonal en el bienestar de la población de la Municipalidad Distrital de San Miguel-Provincia de San Román, 2023.</p> <p>c) Determinar cómo influye el proyecto de mejoramiento del servicio de movilidad urbana en el bienestar de la población de la Municipalidad Distrital de San Miguel-Provincia de San Román, 2023.</p>	<p><b>Hipótesis específicas</b></p> <p>a) El proyecto de mejoramiento del servicio de acceso vehicular influye significativamente en el bienestar de la población de la Municipalidad Distrital de San Miguel-Provincia de San Román, 2023.</p> <p>b) El proyecto de mejoramiento de acceso peatonal influye significativamente en el bienestar de la población de la Municipalidad Distrital de San Miguel-Provincia de San Román, 2023.</p> <p>c) El proyecto de mejoramiento del servicio de movilidad urbana influye significativamente en el bienestar de la población de la Municipalidad Distrital de San Miguel-Provincia de San Román, 2023.</p>			

**Apéndice 2.** Operacionalización de variables

<b>VARIABLES</b>	<b>DIMENSIONES</b>	<b>INDICADORES</b>	<b>ESCALA</b>
Programa presupuestal 148	-Mejoramiento del servicio de acceso vehicular	-Mejoras notorias -Señalizaciones adecuadas -Reducción de congestión	Escala de Likert
	- Mejoramiento de acceso peatonal	-Estado de las veredas -Señalizaciones para cruzar -Señalización para discapacitados -Mayor seguridad	
	-Mejoramiento del servicio de movilidad urbana	-Pavimentación -Paraderos -Congestionamiento -Respeto de señalización	
Bienestar	- Reducción del tiempo	-Bienestar social -Movilidad urbana de tránsito -Reducción de gastos -Tránsito de usuarios rápido -Tránsito fluido -Beneficios	Escala de Likert
	- Reducción de inseguridad vial	-Prevención de accidentes -Mayor seguridad -Mayor velocidad -Reducción de riesgos -Mejorías para la población	

*Fuente: Elaboración propia.*

### Apéndice 3. Instrumentos de recolección de datos

#### Instrumento - Programa presupuestal 148

#### Cuestionario dirigido a los beneficiarios de los proyectos

**I. INSTRUCCIONES:** Estimado Usuario, a continuación, se presenta un cuestionario que consta de 11 ítems, para que sean valorados de acuerdo a su apreciación, por lo que se pide de que la información que emita sea certera y verdadera, para que de ese modo se obtengan resultados reales, ponga un aspa en el casillero que considere correcto el cual se acerque más a la realidad.

1 = NUNCA	2 = CASI NUNCA	3 = A VECES	4 = CASI SIEMPRE	5 = SIEMPRE		
N	CN	AV	CS	S		
N°	DIMENSION/ ÍTEMS	PUNTAJE				
		1	2	3	4	5
<b>Mejoramiento del servicio de acceso vehicular</b>						
1.	¿Ud. Considera que los cambios realizados en las vías han mejorado notoriamente el acceso vehicular?					
2.	¿Considera que las vías tienen las señalizaciones adecuadas?					
3.	¿Considera que por la mejora de las vías reduzca el congestionamiento?					
<b>Mejoramiento de acceso peatonal</b>						
4.	¿Considera que las veredas se encuentran en buen estado para los peatones?					
5.	¿Las calles tienen las señalizaciones correspondientes para que pueda cruzar las calles?					
6.	¿Existe señalización para personas discapacitadas?					
7.	¿Puede Ud. caminar con mayor seguridad por las calles mejoradas?					
<b>Mejoramiento del servicio de movilidad urbana</b>						
8.	¿El servicio de movilidad urbana ha mejorado con la pavimentación de calles?					
9.	¿Considera que sería mejor colocar paraderos?					
10.	¿La movilidad urbana genera congestionamiento o desorden vehicular con el mejoramiento de vías?					
11.	¿La movilidad urbana respeta las señalizaciones?					

## Instrumento – Bienestar

### Cuestionario dirigido a los beneficiarios de los proyectos

**INSTRUCCIONES:** Estimado encuestado, a continuación, se presenta un cuestionario que consta de 11 ítems, para que sean valorados de acuerdo a su apreciación, por lo que se pide de que la información que emita sea certera y verdadera, para que de ese modo se obtengan resultados reales, ponga un aspa en el casillero que considere correcto el cual se acerque más a la realidad.

<b>1 = NUNCA</b>	<b>2 = CASI NUNCA</b>	<b>3 = A VECES</b>	<b>4 = CASI SIEMPRE</b>	<b>5 = SIEMPRE</b>
<b>N</b>	<b>CN</b>	<b>AV</b>	<b>CS</b>	<b>S</b>

N°	DIMENSION/ ÍTEMS	PUNTAJE				
		1	2	3	4	5
<b>Reducción del tiempo</b>						
1.	¿Considera que los proyectos realizados contribuyen en el bienestar de las personas con la reducción del tiempo?					
2.	¿Los proyectos han generado que la movilidad urbana del tránsito de las personas sea más rápida?					
3.	¿El mejoramiento de vías generó reducción de gastos?					
4.	¿Los proyectos han generado que la movilidad de servicio urbano pueda transitar a los usuarios más rápido?					
5.	¿Los proyectos han generado que los vehículos particulares puedan transitarse más fluido?					
6.	¿Los proyectos de mejoramiento vehicular, peatonal y movilidad urbana trajeron beneficios en el bienestar de los beneficiarios?					
<b>Reducción de inseguridad vial</b>						
7.	¿Considera que las vías mejoradas previenen de accidentes de tránsito?					
8.	¿Considera que las vías mejoradas han generado mayor seguridad en el servicio de movilidad urbana?					
9.	¿Considera que la mejora de las vías genera que los vehículos eleven su velocidad pudiendo provocar accidentes?					
10.	¿Considera que el municipio al realizar los proyectos de mejoramiento los priorizó para reducir el riesgo de posibles accidentes generadas por el tránsito?					
11.	¿Considera que el servicio de movilidad urbana ha mejorado en beneficio de la población?					

## Apéndice 4. Validación de instrumentos



### FICHA DE VALIDACIÓN DE EXPERTO

Considerando que el/la estudiante, en la asignatura Taller de Investigación I, debe elaborar su instrumento de medición con la finalidad de que en la asignatura Taller de Investigación II ejecute tal proyecto; se solicita la validación respectiva, para la cual el/la estudiante debe adjuntar el instrumento de recolección de datos y la matriz de consistencia, de la investigación titulada:

Influencia del programa presupuestal 148 en el bienestar de la población de la Municipalidad Distrital de San Miguel-Provincia de San Román, 2023.

**Instrucciones:** Marque con una "X" según considere la valoración de acuerdo a cada ítem.

PARA: Congruencia y claridad del instrumento	PARA: Tendenciosidad (propensión hacia determinados fines)
5 = Optimo	5 = Mínimo
4 = Satisfactorio	4 = Poca
3 = Bueno	3 = Regular
2 = Regular	2 = Bastante
1 = Deficiente	1 = Fuerte

Criterios de Evaluación	Congruencia					Claridad					Tendenciosidad				
	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
1. El instrumento tiene estructura lógica.			X						X					X	
2. La secuencia de presentación de los ítems es óptima.				X					X					X	
3. El grado de complejidad de los ítems es aceptable.				X				X						X	
4. Los términos utilizados en las preguntas son claros y comprensibles.				X					X				X		
5. Los reactivos reflejan el problema de investigación.				X					X					X	
6. El instrumento abarca en su totalidad el problema de investigación.				X					X					X	
7. Las preguntas permiten el logro de objetivos.				X				X					X		
8. Los reactivos permiten recoger información para alcanzar los objetivos de la investigación.			X						X					X	
9. El instrumento abarca las variables e indicadores.				X					X					X	
10. Los ítems permiten contrastar las hipótesis.				X					X				X		
Sumatoria Parcial			6	32				6	32				9	28	
<b>Sumatoria Total</b>			<b>38</b>					<b>38</b>					<b>37</b>		

#### Observaciones:

Los instrumentos de investigación presentan una fiabilidad excelente para su aplicación.

**Nombres y Apellidos del Experto:** JAVIER SANTOS PUMA LLANQUI.

**Especialidad:** DOCTORIS SCIENTIAE EN CONTABILIDAD Y ADMINISTRACIÓN

DNI: 01344304



Firma

**ESCALA DICOTÓMICA PARA JUICIO DE EXPERTOS**

**Apreciación del experto sobre el cuestionario:** Influencia del programa presupuestal 148 en el bienestar de la población de la Municipalidad Distrital de San Miguel-Provincia de San Román, 2023.

<b>Criterios de Evaluación</b>	<b>Correcto</b>	<b>Incorrecto</b>
1. El instrumento tiene estructura lógica.	X	
2. La secuencia de presentación de los ítems es óptima.	X	
3. El grado de complejidad de los ítems es aceptable.	X	
4. Los términos utilizados en las preguntas son claros y comprensibles.	X	
5. Los reactivos reflejan el problema de investigación.	X	
6. El instrumento abarca en su totalidad el problema de investigación.	X	
7. Las preguntas permiten el logro de objetivos.	X	
8. Los reactivos permiten recoger información para alcanzar los objetivos de la investigación.	X	
9. El instrumento abarca las variables e indicadores.	X	
10. Los ítems permiten contrastar las hipótesis.	X	

**Nombres y Apellidos del Experto:** JAVIER SANTOS PUMA LLANQUI.

**Especialidad:** DOCTORIS SCIENTIAE EN CONTABILIDAD Y ADMINISTRACIÓN

**DNI:** 01344304



Firmado digitalmente por PUMA  
LLANQUI Javier Santos PMA  
2024-05-05 07:28:19 -05:00  
Motivo: Soy el autor del documento  
Fecha: 20 - 05 - 2024 07:28:19 - 05:00

Firma

**FICHA DE VALIDACIÓN DE EXPERTO**

Considerando que el/la estudiante, en la asignatura Taller de Investigación I, debe elaborar su instrumento de medición con la finalidad de que en la asignatura Taller de Investigación II ejecute tal proyecto; se solicita la validación respectiva, para la cual el/la estudiante debe adjuntar el instrumento de recolección de datos y la matriz de consistencia, de la investigación titulada:

Influencia del programa presupuestal 148 en el bienestar de la población de la  
Municipalidad Distrital de San Miguel-Provincia de San Román, 2023.

**Instrucciones:** Marque con una "X" según considere la valoración de acuerdo a cada ítem.

PARA: Congruencia y claridad del instrumento	PARA: Tendenciosidad (propensión hacia determinados fines)
5 = Óptimo	5 = Mínimo
4 = Satisfactorio	4 = Poca
3 = Bueno	3 = Regular
2 = Regular	2 = Bastante
1 = Deficiente	1 = Fuerte

Criterios de Evaluación	Congruencia					Claridad					Tendenciosidad				
	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
1. El instrumento tiene estructura lógica.			X						X						X
2. La secuencia de presentación de los ítems es óptima.				X					X						X
3. El grado de complejidad de los ítems es aceptable.				X				X							X
4. Los términos utilizados en las preguntas son claros y comprensibles.				X					X				X		
5. Los reactivos reflejan el problema de investigación.				X					X						X
6. El instrumento abarca en su totalidad el problema de investigación.			X						X						X
7. Las preguntas permiten el logro de objetivos.				X					X				X		
8. Los reactivos permiten recoger información para alcanzar los objetivos de la investigación.				X					X						X
9. El instrumento abarca las variables e indicadores.			X					X					X		
10. Los ítems permiten contrastar las hipótesis.				X					X						X
Sumatoria Parcial			9	28				6	32				9	28	
<b>Sumatoria Total</b>			<b>37</b>					<b>38</b>					<b>37</b>		

**Observaciones:** Los instrumentos de investigación  
tienen un rango de confiabilidad

**Nombres y Apellidos del Experto:** Demetrio Flavio Machaca Huancollo

**Especialidad:** Mg. Gestión Empresarial DNI: 02433545



Firma

**ESCALA DICOTÓMICA PARA JUICIO DE EXPERTOS**

**Apreciación del experto sobre el cuestionario:** Influencia del programa presupuestal 148 en el bienestar de la población de la Municipalidad Distrital de San Miguel-Provincia de San Román, 2023.

<b>Criterios de Evaluación</b>	<b>Correcto</b>	<b>Incorrecto</b>
1. El instrumento tiene estructura lógica.	X	
2. La secuencia de presentación de los ítems es óptima.	X	
3. El grado de complejidad de los ítems es aceptable.	X	
4. Los términos utilizados en las preguntas son claros y comprensibles.	X	
5. Los reactivos reflejan el problema de investigación.	X	
6. El instrumento abarca en su totalidad el problema de investigación.	X	
7. Las preguntas permiten el logro de objetivos.	X	
8. Los reactivos permiten recoger información para alcanzar los objetivos de la investigación.	X	
9. El instrumento abarca las variables e indicadores.	X	
10. Los ítems permiten contrastar las hipótesis.	X	

**Nombres y Apellidos del Experto:** Demetrio Flavio Machaca Huamrallo  
**Especialidad:** Mg. Gestión Empresarial **DNI:** 02433545



Firma

**FICHA DE VALIDACIÓN DE EXPERTO**

Considerando que el/la estudiante, en la asignatura Taller de Investigación I, debe elaborar su instrumento de medición con la finalidad de que en la asignatura Taller de Investigación II ejecute tal proyecto; se solicita la validación respectiva, para la cual el/la estudiante debe adjuntar el instrumento de recolección de datos y la matriz de consistencia, de la investigación titulada:

Influencia del programa presupuestal 148 en el bienestar de la población de la Municipalidad Distrital de San Miguel-Provincia de San Román, 2023.

Instrucciones: Marque con una "X" según considere la valoración de acuerdo a cada ítem.

PARA: Congruencia y claridad del instrumento	PARA: Tendenciosidad (propensión hacia determinados fines)
5 = Optimo	5 = Mínimo
4 = Satisfactorio	4 = Poca
3 = Bueno	3 = Regular
2 = Regular	2 = Bastante
1 = Deficiente	1 = Fuerte

Criterios de Evaluación	Congruencia					Claridad					Tendenciosidad				
	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
1. El instrumento tiene estructura lógica.			x						x						x
2. La secuencia de presentación de los ítems es óptima.				x					x						x
3. El grado de complejidad de los ítems es aceptable.			x						x						x
4. Los términos utilizados en las preguntas son claros y comprensibles.				x					x				x		
5. Los reactivos reflejan el problema de investigación.				x				x							x
6. El instrumento abarca en su totalidad el problema de investigación.				x					x						x
7. Las preguntas permiten el logro de objetivos.				x					x				x		
8. Los reactivos permiten recoger información para alcanzar los objetivos de la investigación.				x					x						x
9. El instrumento abarca las variables e indicadores.			x					x							x
10. Los ítems permiten contrastar las hipótesis.				x					x				x		
Sumatoria Parcial			9	28				6	32				9	28	
<b>Sumatoria Total</b>			<b>37</b>					<b>38</b>					<b>37</b>		

Observaciones: Grado de confiabilidad

Excelente

Nombres y Apellidos del Experto: AURELIO ALVAREZ GALLEGOS

Especialidad: Doctor en Administración DNI: 29571960



AURELIO FRANCISCO ALVAREZ GALLEGOS  
DOCTOR EN ADMINISTRACIÓN

Firma

**ESCALA DICOTÓMICA PARA JUICIO DE EXPERTOS**

**Apreciación del experto sobre el cuestionario:** Influencia del programa presupuestal 148 en el bienestar de la población de la Municipalidad Distrital de San Miguel-Provincia de San Román, 2023.

Criterios de Evaluación	Correcto	Incorrecto
1. El instrumento tiene estructura lógica.	X	
2. La secuencia de presentación de los ítems es óptima.	X	
3. El grado de complejidad de los ítems es aceptable.	X	
4. Los términos utilizados en las preguntas son claros y comprensibles.	X	
5. Los reactivos reflejan el problema de investigación.	X	
6. El instrumento abarca en su totalidad el problema de investigación.	X	
7. Las preguntas permiten el logro de objetivos.	X	
8. Los reactivos permiten recoger información para alcanzar los objetivos de la investigación.	X	
9. El instrumento abarca las variables e indicadores.	X	
10. Los ítems permiten contrastar las hipótesis.	X	

Nombres y Apellidos del Experto: AURELIO ALVAREZ GALLEGOS

Especialidad: Doctor en Administración DNI: 29571960



AURELIO FRANCISCO ALVAREZ GALLEGOS  
DOCTOR EN ADMINISTRACIÓN

Firma

## Apéndice 5. Evidencias fotográficas















