



FACULTAD DE ADMINISTRACION

CÓMO INFLUYE LA POLÍTICA ANTISOBORNO DE LA AUTORIDAD DE
TRANSPORTE URBANO DE LIMA Y CALLAO (ATU), EN LA MEJORA DE LA
GESTIÓN FISCALIZADORA DEL TRANSPORTE EN LA ATU, 2022

Línea de investigación:
Gestión Empresarial e Inclusión Social

Tesis para optar el Título Profesional de Licenciado en Administración con
mención en Administración de Empresas

Autor

Agurto Ortiz, Luis Armando

Asesor

Zavala Sheen, Elmo Ramón

ORCID: 0000-0002-8862-5878

Jurado

Ponce Veneros, Manuel Santos

Medina Salgado, Antonio Bartolomé

Agüero Arias, Tito Armando

Lima - Perú

2025



CÓMO INFLUYE LA POLÍTICA ANTISOBORNO DE LA AUTORIDAD DE TRANSPORTE URBANO DE LIMA Y CALLAO (ATU), EN LA MEJORA DE LA GESTIÓN FISCALIZADORA DEL TRANSPORTE EN LA ATU, 2022

INFORME DE ORIGINALIDAD

26%

INDICE DE SIMILITUD

25%

FUENTES DE INTERNET

6%

PUBLICACIONES

10%

TRABAJOS DEL ESTUDIANTE

FUENTES PRIMARIAS

1

cdn.www.gob.pe

Fuente de Internet

4%

2

hdl.handle.net

Fuente de Internet

3%

3

transparencia.atu.gob.pe

Fuente de Internet

3%

4

repositorio.uta.edu.ec

Fuente de Internet

3%

5

repositorio.unfv.edu.pe

Fuente de Internet

2%

6

Submitted to Universidad Nacional Federico Villarreal

Trabajo del estudiante

2%

7

idoc.tips

Fuente de Internet

1%

8

eprints.ucm.es

Fuente de Internet

1%

9

www.gestiopolis.com

Fuente de Internet

<1%

10

repositorio.uigv.edu.pe

Fuente de Internet

<1%

11

www.coursehero.com

Fuente de Internet

<1%



FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN

CÓMO INFLUYE LA POLÍTICA ANTISOBORNO DE LA AUTORIDAD DE
TRANSPORTE URBANO DE LIMA Y CALLAO (ATU), EN LA MEJORA DE LA
GESTIÓN FISCALIZADORA DEL TRANSPORTE EN LA ATU, 2022

Línea de Investigación:

Gestión Empresarial e Inclusión Social

Tesis para optar el Título Profesional de Licenciado en Administración
con mención en Administración de Empresas

Autor:

Agurto Ortiz, Luis Armando

Asesor:

Zavala Sheen, Elmo Ramón

ORCID: 0000-0002-8862-5878

Jurado:

Ponce Veneros, Manuel Santos

Medina Salgado, Antonio Bartolomé

Agüero Arias, Tito Armando

Lima-Perú

2025

DEDICATORIA:

A mi familia y maestros.

Por inspirarme.

Por alentarme.

Por apoyarme.

Por su paciencia.

INDICE

RESUMEN	5
ABSTRACT	6
I. INTRODUCCIÓN	7
1.1. Descripción y formulación del problema	7
1.1.1. <i>Problema General</i>	8
1.1.2. <i>Problemas Específicos</i>	9
1.2. Antecedentes.....	9
1.2.1. <i>A nivel internacional</i>	9
1.2.2. <i>A nivel Nacional</i>	13
1.3. Objetivos.....	15
1.3.1. <i>Objetivo general</i>	15
1.3.2. <i>Objetivos específicos</i>	15
1.4. Justificación.....	15
1.5. Hipótesis	17
1.5.1. <i>Hipótesis general</i>	17
1.5.2. <i>Hipótesis específicas</i>	17
II. MARCO TEÓRICO.....	18
2.1. Bases teóricas sobre el tema de investigación	18
III. MÉTODO.....	36
3.1. Tipo de investigación	36
3.2. Ámbito temporal y espacial.....	36
3.2.1. <i>Delimitación temporal</i>	36
3.2.2. <i>Delimitación espacial</i>	36
3.3. Variables.....	36
3.3.1. <i>Variable independiente</i>	36
3.3.2. <i>Variable dependiente</i>	37
3.3.3. <i>Variables a investigar</i>	37
3.4. Población y muestra	38
3.4.1. <i>Población de la investigación</i>	38
3.4.2. <i>Muestra de la investigación</i>	38
3.5. Instrumentos	41
3.5.1. <i>Técnicas de análisis empleadas</i>	41
3.6. Procedimientos	41
3.7. Análisis de datos.....	42
IV. RESULTADOS.....	43
V. DISCUSIÓN DE RESULTADOS	58
VI. CONCLUSIONES	60
VII. RECOMENDACIONES	61

VIII. REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS.....	62
IX. ANEXOS.....	66
Anexo A: Cuestionario.....	66
Anexo B: Operacionalización de variables	68
Anexo C: Matriz de consistencia	69

RESUMEN

Objetivo: Identificar cómo influye la política antisoborno en la mejora de la gestión fiscalizadora del transporte en la Autoridad del Transporte Urbano de Lima y Callao (ATU), 2022. **Método:** La investigación es cuantitativa, descriptiva y correlacional, porque se prueban hipótesis mediante medición numérica y análisis estadístico. Bryman (2012). Las técnicas de recolección de datos utilizadas son la entrevista y la encuesta mientras que el instrumento empleado es el cuestionario aplicando un diseño no experimental transversal. Hernández (2014). La población estuvo conformada por 202 personas y una muestra de 75, entre supervisores, coordinadores, jefes de grupo y fiscalizadores de la Subdirección de Fiscalización de la ATU. **Resultados:** Se puede observar que, los resultados de la investigación determinaron un coeficiente de correlación de $r=0.9974$, con una $p=0.000$ ($p<0.05$) que evidencia estadísticamente que existe una relación significativa fuerte positiva entre las variables política antisoborno y mejora de la gestión fiscalizadora del transporte de la ATU. **Conclusión:** Existe una relación significativa fuerte positiva entre la variable política antisoborno (independiente) y la variable mejora de la gestión fiscalizadora del transporte de la ATU (dependiente). **Recomendación:** Promover capacitaciones de formación en la política antisoborno y Sistema de Gestión Antisoborno. Fortalecer la gestión de riesgos de soborno. Se proponen como estrategias: 1) Estimular los círculos de calidad, y 2) Desarrollar e implementar el uso de herramientas digitales para la mejora de la gestión fiscalizadora del transporte de la ATU.

Palabras clave: política antisoborno, mejora de gestión fiscalizadora del transporte, herramientas digitales.

ABSTRACT

Objective: To identify how the anti-bribery policy influences the improvement of transport oversight management at the Urban Transport Authority of Lima and Callao (ATU), 2022.

Method: The research is quantitative, descriptive, and correlational, as it tests hypotheses through numerical measurement and statistical analysis (Bryman, 2012). Data collection techniques included interviews and surveys, while the instrument used was a questionnaire, applying a non-experimental cross-sectional design, Hernández (2014). The population consisted of 202 individuals, with a sample of 75 participants, including supervisors, coordinators, team leaders, and inspectors from the Subdirectorate of Inspection at ATU. **Results:** The study found a correlation coefficient of $r = 0.9974$ with a p-value of 0.000 ($p < 0.05$), statistically demonstrating a strong positive and significant relationship between the anti-bribery policy and the improvement of transport oversight management at ATU. **Conclusion:** There is a strong, positive, and significant relationship between the independent variable (anti-bribery policy) and the dependent variable (improvement of transport oversight management at ATU). **Recommendation:** It is recommended to promote training programs on the anti-bribery policy and Anti-Bribery Management System, and to strengthen bribery risk management. Proposed strategies include: 1) Encouraging quality circles, and 2) Developing and implementing the use of digital tools to enhance ATU's transport oversight management.

Keywords: anti-bribery policy, improvement of transport oversight management, digital tools.

I. INTRODUCCIÓN

De acuerdo a cifras del INEI, el 49.4% de la población peruana consideró a la corrupción como el principal problema económico-social en el semestre abril-septiembre del año 2022, seguida de la delincuencia. A nivel internacional, Perú obtuvo 36 de 100 puntos en el índice de Percepción de la Corrupción (IPC) de Transparency International (TI), lo que evidencia un escaso avance contra la corrupción.

En consecuencia, la confianza ciudadana en instituciones, autoridades y políticos está seriamente afectada, calificando como negativa la transparencia de los servidores públicos en nuestro país. En este contexto, identificar e implementar las estrategias adecuadas en el marco de una política institucional antisoborno que permitan mejorar la gestión fiscalizadora del transporte en la ATU, representa un desafío.

1.1. Descripción y formulación del problema

En Lima y Callao tenemos un serio problema de movilidad urbana, tanto así que el transporte público es considerado como el segundo problema que más afecta la calidad de vida de los limeños. Pese a contar con más de 11 millones de habitantes, Lima Metropolitana y Callao solo cuenta con una línea habilitada del Metro (Línea 1) y un corredor segregado de buses para transporte rápido (el Metropolitano). Los corredores complementarios operan con menos de la flota requerida y se ven perjudicados por la competencia desleal de autos colectivos. La línea 2 del Metro de Lima, que unirá Ate con el Callao, empezó su construcción en 2014 y a la fecha no está en operaciones. De acuerdo a cifras de la propia ATU, recogidas por Lima Como Vamos, al 2019 sólo el 6.7% de limeños se moviliza con el Metro, el Metropolitano y corredores complementarios.

Este problema tiene sus orígenes en la falta de planificación, el crecimiento desordenado y la regulación inadecuada, a los que se suman, sin duda, las deficiencias en el gobierno de la ciudad, la superposición, interferencias y desacuerdos de las entidades

involucradas, la pérdida paulatina y constante de autoridad y falta de una política antisoborno. Es entonces que el Poder Ejecutivo pretende dar solución al problema presentando al Congreso de la República un proyecto de ley destinado a la creación de una nueva entidad: la ATU, la que asumiría las funciones y competencias de las municipalidades provinciales de Lima y Callao, además de las de la Autoridad Autónoma del Tren Eléctrico (AATE) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), cuya finalidad será construir en la ciudad un Sistema Integrado de Transporte (SIT) eficaz, eficiente y de tolerancia cero con la corrupción.

La ATU tiene como misión “planificar, regular, gestionar, supervisar y fiscalizar el sistema de transporte terrestre de pasajeros en Lima y Callao” con el objetivo de crear una red modal integrada, formal y de alta calidad, en la que participan trenes, buses y taxis. Entre sus competencias, está la de otorgar autorizaciones para los servicios de transporte regular de pasajeros y los de servicio especial (taxis, turístico, trabajadores y estudiantes), dar habilitaciones a vehículos y conductores y administrar el registro de los mismos, fiscalizar el cumplimiento de la normativa vigente y ejerce potestad sancionadora sobre los infractores.

El presente estudio de investigación “COMO INFLUYE LA POLÍTICA ANTISOBORNO DE LA AUTORIDAD DE TRANSPORTE URBANO DE LIMA Y CALLAO EN LA MEJORA DE LA GESTIÓN FISCALIZADORA DEL TRANSPORTE EN LA ATU”, tiene por finalidad identificar cómo y de qué manera la política antisoborno influye en la mejora de la gestión fiscalizadora del transporte en la ATU, formulando qué estrategias son las más adecuadas para prevenir, detectar y combatir posibles actos de corrupción durante el desarrollo de las actividades propias de la fiscalización.

1.1.1. Problema General

¿En qué medida “la política antisoborno de la ATU influye en la mejora de la gestión fiscalizadora del transporte de la ATU”, año 2022?

1.1.2. Problemas Específicos

¿De qué manera “la política antisoborno puede contribuir con la mejora de la gestión fiscalizadora del transporte, de la ATU”, año 2022?

¿Qué estrategias deben considerarse para “contribuir con la mejora de la gestión fiscalizadora del transporte, de la ATU”, año 2022?

1.2. Antecedentes

La política antisoborno de la ATU tiene mucha importancia para la efectiva gestión fiscalizadora del transporte, a fin de desarrollarla con calidad y de lucha frontal contra la corrupción; sin embargo, carece de investigaciones que permitan caracterizar su real problemática para el análisis y generación de conocimiento.

Cada país cuenta con sistemas, herramientas, procedimientos, normas y reglamentos para la lucha con la corrupción y soborno en las instituciones públicas y las organizaciones privadas.

En un mundo globalizado, podemos referir esas experiencias. Así pues, tenemos los siguientes antecedentes relacionados con la investigación:

1.2.1. A nivel internacional

Para Alulema (2021) “con su trabajo de investigación para la propuesta para implementar un Sistema de Gestión Antisoborno, analizó la gestión del Registro Civil en la provincia de Tungurahua, dado que éste cuenta con el Sistema de Gestión de Calidad bajo el estándar de la Norma ISO 9001. Desarrolló sus requisitos dando importancia a los controles, identificando al soborno como una lacra sufrida en numerosos sectores económicos del país. Es así que aplicando los requerimientos de la Norma ISO 37001, se pretende eliminar los sobornos de cualquier modalidad en las empresas y organizaciones que empleen esta norma internacional. Cabe destacar que es necesaria la disposición permanente y un alto compromiso con el desarrollo de las actividades con el máximo nivel de ética en el sector público,

considerando los requerimientos establecidos por las normas, leyes y regulaciones actuales en materia de prevención del soborno. Este trabajo, realizado en coordinación con la oficina técnica, busca identificar los posibles sobornos que pudieran presentarse durante los procesos que se desarrollan en el Registro Civil, realizando un análisis para la implementación y aplicación de la Norma ISO 37001, Sistema de Gestión de Antisoborno”.

De acuerdo a la “Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos” (OCDE), la contratación pública es el ámbito de la actividad pública más débil frente a los actos ilícitos. La transparencia, responsabilidad y profesionalidad son claves para alcanzar un proceso íntegro, en ese contexto, la transparencia es clave para asegurar la integridad en la contratación pública, donde la transparencia y seguimiento de la toma de decisiones en los procesos de contratación es sustancial para respaldar unos procedimientos adecuados, aunado a una eficaz lucha contra la corrupción. OCDE señala que la transparencia pública reduce decisivamente los índices de corrupción recuperando la confianza de la población en sus autoridades. Sin embargo, Brasil, Perú y Venezuela, son los países con los más altos niveles de corrupción, demostrando la poca o nula transparencia en el uso de los recursos públicos en las diferentes licitaciones de obras con empresas nacionales y transnacionales.

Para López (2016) en su tesis “La ventana de oportunidades del gobierno abierto en España: un análisis desde el ámbito local. El propósito de la investigación es explorar la oportunidad de un gobierno abierto en España, con mayor implicancia en el nivel local, donde convergen tres corrientes: i) la crisis de confianza de la ciudadanía respecto al sistema político (problema); ii) la existencia de alternativas en términos de transparencia y gobierno abierto para combatir la animadversión (políticas); y iii) el estado de ánimo nacional y el cambio de gobierno en 2011, oportuno para la reforma normativa planteada en la nueva Ley de Transparencia”.

Asimismo, el estudio muestra el grado de desarrollo de las políticas de transparencia,

participación y colaboración, analiza en qué medida un nivel efectivo de transparencia puede contribuir a la mejora de las prácticas participativas y colaborativas, e identifica posibles mejoras en la implementación de iniciativas de gobierno abierto. Los resultados muestran la tendencia creciente de gobiernos locales que desarrollan funciones centradas en la promoción de transparencia, gobierno electrónico, open data y redes sociales. La encuesta, realizada entre enero y marzo de 2015, reunió los datos de 120 gobiernos locales con más de 20.000 habitantes, los que representan cerca del 40% de la población total de España.

De la Cruz (2018) en su investigación “Los problemas de la movilidad urbana en Toluca: crisis de un modelo agotado. Propone la fusión de los grupos concesionarios actuales, dejando atrás el modelo Hombre-Camión y constituir empresas sostenibles económica y administrativamente, organizadas para operar el servicio de mejor manera y con mayor confianza”.

En principio, los concesionarios actuales, aun siendo sociedades mercantiles, no tienen un funcionamiento adecuado, pues cada propietario de un vehículo opera según sus conocimientos o experiencia y donde los grupos empresariales a los que pertenecen están mal estructurados y débilmente organizados, por lo que no pueden cumplir con las funciones que como empresa les corresponde.

Igualmente, considera un avance significativo el cambio del parque vehicular actual por autobuses de piso bajo, que ofrecen mayores ventajas para la circulación en Toluca y su Zona Metropolitana por sus características urbanas, aunque no cuente todavía de más y mejor infraestructura vial. Estos autobuses pueden adaptarse sin inconveniente al escenario actual.

De lo expuesto, se espera un resultado positivo de la fusión de los grupos de concesionarios y el adecuado funcionamiento de las empresas como resultado de la capacidad financiera que puedan alcanzar administrando mejor sus finanzas y olvidando el modelo actual. Asimismo, otra consecuencia positiva se obtiene en la responsabilidad adquirida por las

empresas al capacitar a su planilla de operadores, en especial a los conductores.

Finalmente, se discute abrir el transporte a nuevos agentes económicos como Uber, Cabify, Easy Taxi, empresas tecnológicas novedosas y a cualquier otra que decida ofrecer sus servicios al público, permitiendo la modernización del sistema. Aquí se explica por qué es necesario eliminar taras administrativas y regulaciones excesivas carentes de sentido pues su alto costo afecta considerablemente los efectos positivos de la libre competencia. Es en este punto donde radican los obstáculos principales del transporte, los mismos que no se resolverán con mayores controles o intervenciones del gobierno como se estila hacer en este sector.

Para Nieto (2021) su investigación tiene por objeto “establecer una propuesta de diseño de un Sistema de Gestión Antisoborno bajo la norma internacional ISO 37001:2016 en el Cuerpo de Bomberos del Distrito Metropolitano de Quito, a fin de establecer controles y demás instrumentos técnicos que prevea y reduzca cualquier riesgo de corrupción, en especial el soborno. A partir de un análisis situacional, definió la propuesta de diseño de un sistema de gestión antisoborno de acuerdo a las necesidades institucionales. El estudio sigue una metodología descriptiva exploratoria, la técnica de recolección de información es cualitativa con fuentes de información primarias haciendo uso de listas de verificación para identificar la situación actual de la organización. Entre las fuentes secundarias, se contó con textos, artículos de revistas, publicaciones y estudios académicos. Como resultado de este compendio teórico, conceptual, normativo y legal se establece que la Norma ISO 37001 puede ser aplicada en la gestión del Cuerpo de Bomberos del Distrito Metropolitano de Quito de forma administrativa y operativa, considerando los instrumentos técnicos desarrollados y propuestos en la investigación, además de los necesarios que se irán sumando en el proceso de implementación”.

Para Suárez (2007) en su investigación “La sostenibilidad de la mejora continua de procesos en la administración pública. Un estudio en los ayuntamientos de España. Su objetivo fue ampliar la comprensión de la sostenibilidad de la Mejora Continua de Procesos en las

Administraciones Públicas, concretamente a nivel local. Pudo identificar que la Mejora Continua de Procesos se ha desarrollado en cada Ayuntamiento, de acuerdo con la experiencia aprendida a través de los años. Al respecto, observó que el Ayuntamiento de Esplugues aplicó inicialmente una técnica para solucionar problemas haciendo uso de equipos de mejora, es decir, una aproximación de la MCP tipo Kaizen, que después evolucionó en el rediseño de procesos (Proyecto DIANA), hasta convertir la gestión y la mejora de los procesos en el corazón del sistema gerencial de su gestión. Similarmente ocurrió en el Ayuntamiento de Alcobendas, que partió de técnicas de planificación como la Gestión por Objetivos (SPPO) o el uso de planes transversales o de visión de procesos, para luego desarrollar los talleres de mejora y metodologías de rediseño, y finalmente aplicar la MCP como su elemento adherente y coordinador relacional, gerencial y de legalidad”.

1.2.2. A nivel Nacional

Para Ponce (2019) en su trabajo expone “las condiciones que originan y las consecuencias de la corrupción en el Estado. Pero también busca hallar medidas que permitan combatirla. Así pues, tenemos políticas de estado formuladas en el marco del Acuerdo Nacional, entre cuyos objetivos contamos con un Estado Eficiente, Transparente y Descentralizado, para el que se planteó la política de construir y mantener un Estado eficiente y transparente al servicio de las personas; y la promoción de la ética y la transparencia para erradicar la corrupción. Esta investigación propone tipos de gestión de las políticas de transparencia en entidades del Estado, que se espera puedan aportar a diferenciar las gestiones y reconocer los aspectos que cada Entidad del Estado requiera mejorar para alcanzar el ideal de Institución Pública transparente”.

Para Álvarez (1998) en su tesis de Maestría. Aporta criterios al realizar un diagnóstico de las entidades gubernamentales en cuanto a problemas de naturaleza humana. Esta investigación muestra que los planes ejecutados pretenden albergar dilemas originados por el

personal y sus deficiencias de carácter interno, lo que no permite concluirlos en el mediano y largo plazo, sobre todo en las contrataciones públicas.

Para Estrada (2020) en su investigación “Gestión antisoborno, conducta ética y su incidencia en la función pública del personal de Osinergmin, Magdalena del Mar 2020, concluyó en cómo la gestión antisoborno y la conducta ética inciden en la función pública. Empleando el diseño no experimental en una investigación tipo aplicada, estableció la correlación entre las variables independientes de gestión antisoborno y conducta ética y la variable dependiente función pública. Con una población conformada por 120 colaboradores de Osinergmin entre CAP y CAS de la Gerencia de Administración y Finanzas y una muestra probabilística de 92 colaboradores, utilizando la encuesta y el cuestionario como técnica e instrumentos de recolección de datos y para su validez empleó el juicio de expertos con una confiabilidad determinada por el Alpha de Cronbach. El análisis de datos se realizó mediante la estadística descriptiva y se representaron en tablas de frecuencia e inferencial, cuyos resultados permitieron afirmar que la gestión antisoborno y conducta ética inciden en la variable función pública del personal de Osinergmin, Magdalena del Mar 2020”.

Para Vásquez (2018) en su tesis de Maestría su “investigación se apoya en un diseño de investigación no experimental, con una población de 120 trabajadores y una muestra de 92 entre nombrados y contratados pertenecientes a la municipalidad. Estableció como variables mejora continua (independiente) y la gestión pública (dependiente). La técnica fue la encuesta y como instrumento el cuestionario, atravesando un proceso de validez a través del juicio de expertos y un proceso de confiabilidad, hallando una relación significativa ($\chi^2 = 57.200 > \chi^2_{1} = 3.84$; sig. = $0.000 < 0.05$) entre la mejora continua y la transparencia de la gestión pública en la Municipalidad de Carlos Fermín Fitzcarrald San Luis, 2018, concluyendo que cuando la municipalidad emplea los procedimientos apropiados para la mejora continua favorece la transparencia de la gestión pública”.

Para Vásquez (2018) en su tesis de Maestría “estableció la relación entre las contrataciones del Estado y la transparencia de los servidores públicos en la Municipalidad Distrital de San Juan de Miraflores, 2018. Su investigación fue de tipo básica, de diseño no experimental, transversal de nivel correlacional. La muestra estuvo conformada por el total de la población (58). La técnica usada para recolectar los datos fue la encuesta y el instrumento, el cuestionario tipo escala de Likert. Los resultados de la investigación determinaron que la variable contrataciones del Estado (dependiente) se relaciona directa y significativamente con la variable transparencia (independiente), con un coeficiente de correlación de Spearman de 0.459. Se probaron las hipótesis planteadas y la relación entre variables es moderada o media”.

1.3. Objetivos

El presente trabajo de investigación tiene por finalidad los siguientes objetivos:

1.3.1. Objetivo general

Identificar cómo la política antisoborno de la ATU influye en la mejora de la gestión fiscalizadora del transporte de la ATU, año 2022.

1.3.2. Objetivos específicos

Identificar de qué manera “la política antisoborno de la ATU puede contribuir con la mejora de la gestión fiscalizadora del transporte de la ATU”, año 2022.

Identificar qué “estrategias deben considerarse para contribuir con la mejora de la gestión fiscalizadora del transporte de la ATU”, año 2022.

1.4. Justificación

Propone identificar las estrategias que deben considerarse en el marco de la política antisoborno para la mejora de la gestión fiscalizadora del transporte de la ATU, año 2022.

La presente investigación es importante porque nos permite ampliar nuestro conocimiento, genera la mejora continua con adecuadas políticas antisoborno que contribuyen

a una eficiente gestión fiscalizadora del transporte por parte de la ATU que alcance una eficiente gestión institucional y lograr un verdadero valor público.

La presente investigación es pertinente por cuanto la gestión fiscalizadora del transporte y mejora continua de la actividad de fiscalización es fundamental para una eficiente gestión institucional, con políticas antisoborno que comprenden a todas los órganos y unidades involucradas. En este contexto, desde el punto de vista teórico, este trabajo invita a la reflexión y fomenta el pensamiento crítico. Además, genera debate por el tema en cuestión y también por analizar y emplear la teoría de la gestión de la mejora continua.

Es relevante por su aporte práctico, pues permitirá el uso de instrumentos y herramientas tecnológicas para una eficiente gestión de fiscalización del transporte por parte de la ATU.

Las estrategias y políticas antisoborno, al implementarse, buscan asegurar la realización de los objetivos institucionales de largo plazo y prevenir cualquier desviación respecto a los mismos. El buen funcionamiento del sistema antisoborno es crucial para facilitar la efectividad y transparencia de las instituciones.

Un sistema antisoborno comprende los factores del entorno de control, tales como la integridad, los valores éticos y la capacidad de sus miembros.

La filosofía de la dirección y el estilo de gestión; cómo la dirección asigna autoridad y responsabilidades, desarrolla las habilidades de sus colaboradores, y la atención y orientación que el órgano decisorio institucional le confiere.

El sistema antisoborno necesita planear y aplicar políticas y estrategias de forma permanente y continua con el fin de determinar, medir y/o comprobar si los recursos se han ejecutado de conformidad a lo planificado y alcanzado los objetivos programados. Esta vital función de comprobación de planes y cumplimientos de leyes y reglamentos permiten la eficiencia, eficacia, economía y de acuerdo a la realidad, una evaluación transparente en

beneficio de la entidad y la ciudadanía.

La presente investigación toma en cuenta la norma ISO 37001 para combatir la corrupción, con el fin de disminuir los índices de sobornos que se da de manera directa e indirecta en el sector público, mediante el control de irregularidades de actos ilícitos, como el direccionamiento, favorecimiento y manejo de información privilegiada, tanto para entidades y proveedores.

1.5. Hipótesis

1.5.1. Hipótesis general

Si se aplica la política antisoborno de la ATU; entonces, se podrá obtener el progreso de la gestión fiscalizadora del transporte, de la ATU, año 2022.

1.5.2. Hipótesis específicas

a) Si la política antisoborno de la ATU es reconocida por el personal de fiscalización; entonces, ésta contribuirá con la mejora de la gestión fiscalizadora del transporte, de la ATU, año 2022.

b) Si se considera el uso de recursos tecnológicos como estrategia a aplicar; entonces, ésta contribuirá con la “mejora de la gestión fiscalizadora del transporte, de la ATU, año 2022”.

II. MARCO TEÓRICO

2.1. Bases teóricas sobre el tema de investigación

2.1.1. *Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU)*

Por Ley N° 30900 se crea “la ATU, organismo técnico especializado adscrito al MTC, con personería jurídica de derecho público con autonomía administrativa, funcional, económica y financiera”.

La Ley N° 27658, “Ley Marco de Modernización de la Gestión del Estado, establece que el proceso de modernización de la gestión del Estado tiene como finalidad fundamental la obtención de mayores niveles de eficiencia del aparato estatal, de manera que se logre una mejor atención a la ciudadanía, priorizando y optimizando el uso de los recursos públicos”.

Con el Decreto Supremo N° 092-2017-PCM se aprueba la “Política Nacional de Integridad y Lucha contra la Corrupción, cuyo objetivo general es contar con instituciones transparentes e íntegras que practiquen y promuevan la probidad en el ámbito público, sector empresarial y la sociedad civil, garantizar la prevención y sanción efectiva de la corrupción a nivel nacional, regional y local, con la participación activa de la ciudadanía”.

El Decreto Supremo N° 004-2018-PCM, aprueba “el Plan Nacional de Integridad y Lucha contra la corrupción 2018-2021, establece medidas de alcance nacional orientadas a lograr un nivel de institucionalidad que asegure de modo global en el país, la prevención a la lucha contra la corrupción de manera eficiente, involucrando a todas las entidades públicas, privadas, empresas, ciudadanía y colectivos sociales, los que deben implementar modelos de prevención, filtros en los procesos propios de la actividad que realizan, políticas orientadas a garantizar la transparencia y rendición de cuentas, así como implementar mecanismos de control y supervisión”.

Mediante Resolución Directoral N° 012-2017-INACAL/DN, se aprobó “la Norma Técnica Peruana NTP-ISO 37001:2017 Sistema de Gestión Antisoborno. Requisitos con

orientación para su uso. 1a Edición”, la cual establece los requisitos y proporciona una guía para establecer, implementar, mantener, revisar y mejorar un sistema de gestión antisoborno en las organizaciones. En octubre de 2022, la ATU obtuvo la certificación ISO 37001.

La Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 14-2020-ATU/PE del 30 de enero de 2020, aprueba el Código de Ética y Conducta de la ATU;

Mediante Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 102-2020-ATU/PE del 31 de julio de 2020, se aprueba “la Directiva que regula la formulación y atención de denuncias por presuntos actos de corrupción y medidas de protección al denunciante en la ATU”.

A propuesta de la Oficina de Integridad y Lucha Contra la Corrupción, se aprueba la “Política Antisoborno de la ATU” mediante la Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 053-2021-ATU/PE del 20 abril de 2021, como parte de las acciones de fortalecimiento en integridad y lucha contra corrupción a fin de fomentar prácticas y actividades con un alto valor ético, la misma que ha sido elaborada según lo establecido en la Norma Técnica Peruana;

La Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 047-2022-ATU/PE del 04 de marzo de 2022, que aprueba el Programa de Integridad de la ATU;

Cabe señalar que, a octubre del 2021, se había denunciado seis casos de intento de soborno a fiscalizadores de la ATU, de los cuales tres fueron sentenciados a 3 años y 4 meses de prisión suspendida y al pago de una reparación civil, mientras que los otros tres quedaban aún en proceso.

2.1.1.1. Política Antisoborno de la ATU. La ATU tiene como objetivo organizar, implementar y gestionar el SIT de Lima y Callao, por lo que debe adoptar medidas que permitan una lucha frontal contra la corrupción y el soborno. A mérito de lo anterior, promueve una cultura de integridad, exigiendo a sus colaboradores y a la ciudadanía que participan en sus diferentes procesos, un comportamiento ético, transparente e imparcial, bajo el fiel cumplimiento del Código de Ética y Conducta institucional.

La Alta Dirección, los funcionarios y servidores de la ATU se encuentran comprometidos en cumplir la Política Nacional de Integridad, la implementación y mejora continua del Sistema de Gestión Antisoborno (SGAS) y el fortalecimiento de la integridad. Para esto cuenta con la Oficina de Integridad y Lucha Contra la Corrupción.

Para dar cumplimiento con la Política Antisoborno, la ATU se compromete a:

- Promover una cultura de integridad, transparente y respetuosa de la normativa respecto a la materia, cultivando valores y principios en todo el personal que pertenece a la institución.

- Prohibir cualquier intento de soborno e implementar mecanismos para prevenir, detectar y sancionar el soborno en todas sus formas, reportando los hechos ante la “Oficina de Integridad y Lucha Contra la Corrupción (OILC)” o ante el jefe inmediato.

- Promover la participación activa de todo el personal en temas de integridad y fomentar la prevención de cualquier situación que pueda infringir los principios y valores del Código de Ética y Conducta de la ATU.

- Prohibir al personal de la ATU la petición y aceptación de regalos, dádivas, retribuciones o similares que aparenten o tengan por finalidad ser un incentivo para realizar actos indebidos que trasgredan el Código de Ética y Conducta de la ATU.

- Actuar imparcialmente, con transparencia e integridad en todos los actos vinculados con la institución; caso contrario, el incumplimiento de esta Política será objeto de las sanciones, administrativas, civiles o penales, según corresponda.

2.1.1.2. Planeamiento Institucional. La ATU debe planear sus actividades de forma adecuada, organizar los recursos disponibles, dirigir técnicamente su operatividad, coordinar y controlar sus funciones y actividades; por lo cual es necesario que considere los distintos aspectos doctrinarios referentes al planeamiento institucional.

Para Terry (2004), las etapas esenciales del proceso administrativo son: planeación,

organización, ejecución y control, las mismas que se relacionan e interactúan entre ellas, desarrollándose en un entorno agresivamente cambiante. La innovación, la tecnología, los mercados, la competitividad, la globalización y el conocimiento generan nuevas tendencias gerenciales.

El planeamiento es, pues, seleccionar y listar eventos para visionar supuestos futuros y establecer una serie de actividades a fin de obtener los resultados que esperamos alcanzar.

La organización es determinar cómo los elementos humanos y materiales un organismo social puedan relacionarse e interactuar entre sí de acuerdo a tareas, funciones y jerarquías establecidas para lograr el máximo de eficiencia según los objetivos trazados en la etapa de planeación.

La ejecución es la puesta en marcha de los planes, por lo que se requiere que las personas realicen las tareas encomendadas asignándoles roles y responsabilidades, siendo necesario motivarlas para que las lleven a cabo.

El control busca asegurar que las actividades se desarrollen eficaz y eficientemente de acuerdo a los objetivos planificados. Implica evaluar el desempeño de lo que se está realizando, identificar variaciones y adoptar las medidas correctivas necesarias.

2.1.1.3. Gestión institucional. Este punto comprende:

A. Misión institucional. De acuerdo a la Ley N° 30900, la “ATU planifica, regula, gestiona, supervisa, fiscaliza y promueve la eficiente operatividad del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao, con el objeto de lograr una red integrada de servicios de transporte terrestre urbano masivo de pasajeros de elevada calidad y amplia cobertura, tecnológicamente moderno, ambientalmente limpio, técnicamente eficiente y económicamente sustentable”.

La ATU tiene “competencia en el servicio público de transporte terrestre de personas en la provincia de Lima y de la Provincia Constitucional del Callao, provincias contiguas y que

en su integridad guardan entre sí, continuidad urbana. También están sujetos a la ATU los operadores y los conductores de los servicios de transporte y los prestadores de servicios complementarios a los mismos, en especial los que operan el sistema de recaudo único”.

En consecuencia, del citado mandato, las necesidades de la población y los compromisos asumidos en la Política General de Gobierno PGG 2021-2026, la Política Nacional de Transporte Urbano (PNTU) y los Planes Estratégicos Sectoriales Multianuales PESEM 2018-2026, la misión institucional de la ATU queda definida en: “Implementar y gestionar un sistema integrado de transporte público urbano centrado en las personas, económica y ambientalmente sostenible, accesible, inclusivo, seguro y eficiente para Lima y Callao”.

B. Política institucional. Para identificar los lineamientos de la política institucional de la ATU se ha valorado lo siguiente:

- i) “situación futura deseable que se busca alcanzar con la implementación de la PNTU”
- ii) “principios rectores acordes a la gestión del transporte urbano dispuesta en la PNTU”
- iii) “lineamientos de política sectorial establecidos en el Plan Estratégico Sectorial Multianual PESEM 2018-2026”
- iv) “principios rectores del (SIT) fijados en el DS N° 005-2019-MTC, Decreto Supremo que aprueba el Reglamento de la Ley N° 30900”
- v) “Enfoque de Movilidad Urbana Sostenible”

C. Lineamientos de política de la ATU, que conducen las acciones y se plasman transversalmente en la Misión, Objetivos y Acciones Estratégicas Institucionales propuestos en el presente Plan Estratégico Institucional (PEI) son los siguientes:

- Servicios de transporte urbano de calidad orientados al ciudadano: “Asegura el adecuado uso y cesión de los servicios de transporte urbano, fijando normas, protocolos y sistemas inteligentes orientados en asegurar la calidad del servicio, colocando al ciudadano

como el propósito del SIT. Para lo cual constata tarifas, tiempos de viaje, confort y trato al usuario, entre otras condiciones que garanticen la calidad del servicio”.

- Seguridad y salud en el transporte urbano: “Brinda a los usuarios del transporte urbano un servicio que prioriza la vida, la salud y el patrimonio. Cuida el buen estado operativo de la flota vehicular y su continuo mantenimiento, así como de la salud física y mental de los conductores para evitar accidentes. Fomenta una cultura de prevención de riesgos laborales conjuntamente con los trabajadores y operadores, de acuerdo al Decreto Supremo N° 005-2019-MTC”.

- Estrategias y medidas planificadas con el fin de “restablecer la calidad del espacio urbano y mejorar el desplazamiento de personas y bienes, a través de modos de transporte accesibles y seguros, con costos y tiempos adecuados, eficientes en el consumo de energía, que reduzca los impactos negativos en el medio ambiente y mejoren la calidad de vida de los ciudadanos”.

- Universalización del servicio: “Garantizar la eficiencia operativa del SIT mediante políticas y medidas que atiendan la demanda dando acceso a los usuarios con ingresos más bajos, implementando tarifas integradas, medios de pago únicos, subsidios, una apropiada planificación urbana y de transporte, entre otros”.

- Accesibilidad a los servicios de transporte urbano: “Garantiza las condiciones necesarias para el acceso a los servicios de transporte urbano público, coadyuvando a la población en superar fácilmente las distancias geográficas en sus viajes”.

- Género e inclusión: “Incorpora el enfoque de género e inclusión dentro de las actividades relacionadas al transporte urbano. Promueve mecanismos e instrumentos para brindar información y acercar el servicio de transporte público a personas discapacitadas y con habilidades diferentes. Implementa medidas dirigidas a garantizar la igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres”.

- Integración de los servicios de transporte urbano: “Busca la integración física, operacional y tarifaria, así como de medios de pago, en las distintas modalidades de transporte urbano. Se trata de un proceso evolutivo mediante el cual las redes e infraestructura viales, las tarifas y los medios de pago, entre otros componentes del sistema de transporte interactúan de manera conjunta y más eficiente produciendo una mejora en el estado y la calidad de los servicios que brindan los operadores en los distintos modos de transporte que ofrecen”.

- Sostenibilidad ambiental del transporte urbano: “Promueve el uso de energía limpia, prácticas beneficiosas con el medio ambiente y el entorno, y otros procesos de mitigación a fin de lograr la sostenibilidad ambiental, priorizando la participación ciudadana. Un transporte ambientalmente sostenible reduce la contaminación ambiental y las emisiones de gases invernadero, reduce el uso de recursos naturales no renovables, preserva los ecosistemas y mejora la resiliencia climática de sus servicios, modos e infraestructuras”.

- Movilidad urbana sostenible: “Promueve, planifica y ejecuta, en el ámbito de sus competencias, la movilidad urbana sostenible, con el propósito de mejorar los servicios de transporte público, disminuir el impacto medioambiental y reducir costos para los usuarios como para los operadores”.

- Participación del sector privado en el servicio de transporte: “Brindar apropiadas condiciones de estabilidad jurídica y de inversión a los operadores del sector privado, con el fin de suscribir y ejecutar contratos, convenios o acuerdos que garanticen el financiamiento, construcción, renovación, gestión o mantenimiento de una infraestructura o servicio”.

- Modernización de la gestión institucional: “Gestionar la entidad con criterios de eficiencia técnica, económica e innovativa para generar valor público”.

- Gestión del riesgo de desastres en el sistema de transporte urbano: “Incorporar en los planes y proyectos que implemente, la gestión de riesgos de desastres, además de una adecuada preparación y respuesta frente a estas situaciones, para reducir la vulnerabilidad de la

infraestructura y los servicios de transporte urbano, garantizando su continua operatividad”.

D. Valores de la ATU. Los funcionarios y servidores de la ATU motivan su función orientados por los siguientes valores institucionales:

- Compromiso y vocación de servicio: “es proactivo, se identifica con la misión y objetivos institucionales, valora al usuario como la razón de ser de la entidad y considera al transporte como un servicio público”.

- Excelencia en el servicio: “realiza sus labores teniendo como principio la calidad en el trabajo efectuado, orientado al logro de resultados, brindando un servicio adecuado y oportuno, utilizando los medios y recursos necesarios evitando el abuso, derroche o desaprovechamiento de los mismos”.

- Responsabilidad social y ambiental: “busca satisfacer las necesidades de la población asegurando un equilibrio entre el crecimiento económico, el cuidado del medio ambiente y el bienestar social; tiene presente que todo ciudadano puede acceder al servicio que ofrece, en especial aquellos con limitaciones en la movilidad, la comunicación o el entendimiento, o se encuentre desprotegido o vulnerable por factores naturales o sociales”.

- Apertura a la innovación: “utiliza nuevas tecnologías a fin de crear contenidos y ofrecer soluciones; busca maximizar la atención al ciudadano innovando en las operaciones y procesos a través de plataformas de participación ciudadana eficaces”.

- Integridad y honestidad: “se comporta con rectitud, es digno de credibilidad, fomenta una cultura de confianza y verdad; obra correctamente, es apegado a la verdad, excluyendo cualquier comportamiento o intención que dañe el interés público o bienes de la entidad o de terceros; es sincero cuando ejerce sus funciones, descartando toda actitud de fraude o falsedad frente a los usuarios, supervisores y subordinados, y colabora con esclarecer la verdad en los hechos que pudiera estar involucrado”.

- Respeto: “Tiene presentes los derechos de los servidores de la entidad y de los

administrados, evitando cualquier tipo de discriminación, violencia, acoso u otros que menoscaben su integridad; asimismo, es amable, brinda un buen trato al personal, colaboradores, visitantes y usuarios de la entidad”.

E. Objetivos estratégicos institucionales 2022-2026, fueron establecidos con participación de representantes de las direcciones de línea y de los órganos de asesoramiento y apoyo, considerando el:

- Plan Estratégico Sectorial Multianual (PESEM) 2018-2026 del MTC, mismo que fue actualizado con R.M. N° 183-2022-MTC/01 de fecha 09.03.2022

- La Política Nacional de Transporte Urbano (PNTU), aprobada mediante D.S. N° 012-2019-MTC de fecha 9.04.2019.

- La Política General de Gobierno PGG 2021-2026, aprobada mediante D.S. N° 164-2021-PCM del 15.10.2021.

Tenemos entonces que, en el marco del ciclo de gestión público para la eficiencia al logro de resultados de la ATU, se priorizan cuatro OEI generadores de cambios en el entorno de la gestión pública. De éstos, dos OEI son del tipo I, es decir, orientados a la población de Lima y Callao, específicamente los futuros pasajeros de transporte público.

Estos OEI están estructurados de acuerdo a los objetivos sectoriales del “PESEM 2018-2026 y que son prioridad en la política de la PNTU, y su implementación está a cargo de las direcciones de línea de la entidad. Por otra parte, se definen dos OEI del tipo II: orientado a fortalecer la gestión institucional y dirigido a implementar la gestión del riesgo de desastres en la entidad, ambos vinculados con el Objetivo Estratégico Sectorial 04 Fortalecer la gobernanza, descentralización y modernización del Sector Transportes y Comunicaciones. Para el desarrollo de estos dos OEI del tipo II, principalmente participan los órganos de asesoría y apoyo de la entidad”.

a) OEI.01. Mejorar los servicios del SIT Urbano para la población de Lima y Callao.

* “Contar con un SIT que asegure al usuario un servicio de elevada calidad y amplia cobertura, tecnológicamente moderno, ambientalmente limpio, técnicamente eficiente y económicamente sustentable. De esta manera, promueve la reducción de los tiempos de desplazamiento, la inseguridad y los costos ambientales en el transporte urbano”.

* “Gestionar la operación y el mantenimiento del transporte regular, mediante concesionarios como es el caso del transporte ferroviario del Metro de Lima y Callao, de los buses de tránsito rápido del Metropolitano y de los Corredores Complementarios; o, a través de autorizaciones y habilitaciones para la prestación del servicio, como ocurre con los buses y microbuses convencionales, y el transporte especial (taxi, turístico, de trabajadores y de estudiantes). En relación a esto último, la ATU otorga los títulos habilitantes para la prestación de servicios de transporte regular y especial, así como de conductores y vehículos, a fin que se cumplan las regulaciones de formalidad y seguridad”.

* “La ATU trabaja de manera sostenida las acciones de fiscalización y sanción, por medio de la ejecución de operativos de control, convenios de fiscalización con municipalidades distritales, administración de depósitos vehiculares y coordinación con la Policía Nacional del Perú, lo que permite el cumplimiento de la normativa, así como ejecutar el procedimiento administrativo sancionador”.

* “La ATU fomenta también una cultura preventiva y de seguridad vial con el desarrollo de acciones de orientación y sensibilización a usuarios, capacitación a operadores del servicio de transporte urbano e información sobre las normas vinculadas al servicio de transporte terrestre de personas. En ese sentido, la ATU cumple un rol disuasivo y preventivo ante conductas infractoras tipificadas en los respectivos reglamentos, porque busca garantizar el funcionamiento de un SIT seguro y eficiente”.

* “La ATU cumple un rol importante en la planificación y regulación del sistema de transporte, elaborando planes, reglamentos, normas técnicas y otros instrumentos, articulados

con la gestión estratégica urbana de Lima y Callao”.

* “A la sostenibilidad ambiental del SIT, la ATU ejecuta acciones que promueven la renovación de la flota vehicular mediante la estrategia del chatarreo bajo diversas modalidades: desde el chatarreo voluntario a cambio de un potencial bono, hasta el chatarreo de unidades obsoletas internadas en depósitos con multas que sobrepasan el valor del vehículo y declaradas en abandono”.

b) OEI.02. Mejorar la infraestructura del SIT en beneficio de la población de Lima y Callao. “Este objetivo engloba desarrollar los servicios de transporte urbano con una adecuada infraestructura, promoviendo la inversión privada para implementar infraestructura y equipamiento de servicios de transporte masivo integrado que facilite un sistema de transporte seguro, moderno y comfortable”.

“El desarrollo de infraestructura y equipamiento de transporte debe priorizar las condiciones necesarias para el acceso a los servicios de transporte urbano público, de acuerdo a su cobertura y accesibilidad, impulsando el uso de energía limpia y otros mecanismos de mitigación en busca de la sostenibilidad ambiental, privilegiando la participación ciudadana. Para ello, brinda adecuadas condiciones de estabilidad jurídica a operadores del sector privado, durante los procesos de promoción, formulación y ejecución de la inversión, de igual modo, para desarrollar la infraestructura de transporte e infraestructura complementaria, la ATU gestiona la liberación de interferencias en el proceso de adquisición, expropiación y transferencia de inmuebles para el saneamiento del área de afectación. Además, implementa estrategias en materia de asuntos ambientales y sociales, como prevenir conflictos relacionados con este desarrollo urbano, con la finalidad de mitigar riesgos y reducir su impacto”.

c) OEI.03. Modernizar la gestión institucional para servir mejor a la población de Lima y Callao. “De acuerdo a su Ley de creación, implementar la ATU conllevó la transferencia de las funciones relacionadas al transporte terrestre de personas de las Gerencias

de Transporte Urbano (GTU) de la Municipalidad Metropolitana de Lima y de la Municipalidad Provincial del Callao, además de la absorción de la Autoridad Autónoma del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao (AATE), entidad a cargo del MTC, y del Instituto Metropolitano Protransporte de Lima, organismo público descentralizado de la Municipalidad Metropolitana de Lima, Dicho proceso gradual de implementación fue desarrollado paralelamente a la operación de las actividades y proyectos heredados, lo cual representó para la ATU un gran reto para su gestión institucional pues debía responder a la necesidad de integrar distintas culturas organizacionales, alinear roles y funciones en un nuevo marco normativo, estandarizar sistemas administrativos e instaurar la política de modernización de la gestión pública, promoviendo la eficiencia y mejora continua en los diversos órganos de la entidad. En la perspectiva del PEI 2022-2026 de la ATU, la gestión institucional se fortalece continuando con el desarrollo de los sistemas administrativos para la mejora continua de la gestión interna, específicamente aquellos relacionados con la administración financiera y los recursos humanos”.

La ATU también implementará lo siguiente:

- Modelo de integridad y lucha contra la corrupción: “Desarrollará políticas y estrategias de integridad y lucha contra la corrupción, que brinden una gestión pública transparente y confiable tanto para usuarios como para operadores, con competencia y facultades de fiscalización y sanción basadas en el estricto cumplimiento de las normas. Para este fin, elaboró y aprobó el Programa de Integridad de la ATU, en concordancia con el Modelo de Integridad Pública de la Secretaría de Integridad de la Presidencia de Consejo de Ministros, el mismo que se viene ejecutando según su programación física y financiera anexa al Plan Operativo Institucional”.
- Modernización de la gestión institucional: “Priorizará la implementación de la gestión por procesos, la gestión de riesgos y la gestión del conocimiento. La integración de las

funciones a cargo de las entidades fusionadas por la ATU conservando los atributos de calidad necesarios enmarcados en el concepto del SIT, tiene en la gestión por procesos la principal herramienta para actualizar y adecuar las competencias y responsabilidades de la ATU a las nuevas formas de organización que requiere. Esto acompañado además por la gestión de riesgos y la gestión del conocimiento, a fin de identificar e impulsar buenas prácticas en la gestión institucional”.

- Transformación digital: “El SIT cuenta con usuarios cada vez más inmersos en el uso de las tecnologías de la información para desarrollar sus actividades, ya sea en su hogar, centro de estudios, trabajo y lugares de esparcimiento, por lo que requiere que la ATU brinde servicios digitalizados de fácil acceso para la ciudadanía, en tiempos reducidos, a menor costo y altamente fiables. Para ello, su implementación requiere la aprobación del Plan de Gobierno Digital de la ATU, el cual debe incorporarse al Plan Operativo Institucional de acuerdo con su programación física y financiera”.

d) OEI.04. Desarrollar la Gestión del Riesgo de Desastres del SIT. “Por su naturaleza, la ATU requiere dar especial atención a los factores y condiciones que pueden afectar la continuidad de los servicios que brinda, que puedan perjudicar a la población poniendo en riesgo su seguridad, su patrimonio y su calidad de vida. Por ello, implementará actividades con el objeto de garantizar la continuidad de las operaciones de la ATU, dando prioridad a aquellas que mantienen la operación y niveles de los servicios de transporte urbano en Lima y Callao”.

Sobre este punto, se tiene especial interés en los servicios de transporte prestados por operadores regulados y supervisados por la ATU que, por desplazar grandes grupos de personas, enfrentan riesgos de desastre con posibles daños y pérdidas sobre los usuarios, dada su vulnerabilidad ante un fenómeno físico potencialmente dañino, sea éste de origen natural o provocado por el hombre. Por tanto, en los contratos y concesiones para la prestación de estos servicios, la ATU debe implementar la gestión del riesgo de desastres de manera efectiva.

2.1.2. Teorías de estrategia

Para Stoner (1996), la estrategia es el proceso de establecer metas y elegir los medios necesarios para lograrlas, centrándose en la planificación y toma de decisiones que guían la empresa hacia sus objetivos futuros de acuerdo a sus prioridades, desarrollando acciones específicas empleando los recursos necesarios para conseguirlos.

Para Mintzberg, Brian & Boyer (1997), una estrategia es un patrón o guía de toma de decisiones que integra las políticas, metas y objetivos de una organización, siguiendo un orden de acciones sucesivas de manera lógica y consecuente de un plan previamente establecido, pero que evoluciona a través del tiempo.

Como sostienen Koontz & O'Donnell (2002), una estrategia define la ruta a seguir por la organización para lograr sus objetivos a futuro, estableciendo qué, cómo, cuándo y quién debe hacerlo, asignando recursos adecuadamente (humanos, materiales, financieros, etc.) y eligiendo el curso de acción más efectivo siguiendo un patrón lógico y coherente.

Según Porter (2004), la estrategia es una única y tiene posición válida, considerando un sistema de actividades diferentes. La estrategia es elegir qué hacer y qué no hacer, en qué mercados entrar y en cuáles no. Es decir, estrategia es crear una posición única en el mercado, que nos diferencie de la competencia, no siendo el mejor en lo que hacen los demás, sino ofreciendo valor a los clientes, creando una ventaja sostenible en el largo plazo.

Johnson & Scholes (2004) afirman que una estrategia se traduce en acción organizacional a través del diseño y estructura organizativa, la planificación de recursos y la gestión del cambio, basado en tres elementos clave: análisis estratégico, elección estratégica e implementación estratégica.

2.1.3. Sistema Antisoborno

2.1.3.1. Soborno. Para Del Castillo (2015), el soborno es el mal uso de la función pública para obtener indebidamente beneficios o ventajas económicas o de otra índole.

Mayormente, se refiere al intercambio entre dos sujetos: uno, el sobornador, que ofrece incentivos o recompensas ilícitas, tales como dinero o regalos, con el fin de manipular el juicio o decisión de un funcionario público a favor de su propio interés, y el otro, el funcionario, que accede a la petición ofrecida y facilita el beneficio solicitado a cambio del soborno

2.1.3.2. Consecuencias del soborno. El soborno es una amenaza para el estado y el desarrollo sostenible de cualquier país. (Global Standards, 2018). Según el Banco Mundial, anualmente el 2% del PBI mundial, que representan aproximadamente 3 billones de dólares, tienen como fin el pago de sobornos. Pese a contar con diversas leyes nacionales y acuerdos internacionales para combatir el soborno, éste se mantiene como uno de los principales problemas sociales, con consecuencias tales como:

- Frena el desarrollo y crecimiento económico, industrial, tecnológico y científico.
- Corrompe las buenas prácticas de competencia comercial.
- Pone en grave riesgo a la democracia y a los sistemas de justicia.
- Crea desigualdad e inseguridad.
- Perder el respeto y la confianza frente a socios, inversionistas y clientes.
- Daña la reputación de organizaciones, instituciones y hasta países.
- Desvío de capitales a paraísos fiscales.

2.1.4. Norma ISO 37001

La Organización Internacional de Normalización (ISO) estableció la norma ISO 37001: Sistemas de Gestión Antisoborno cuyo objetivo principal es ayudar a las empresas a combatir el soborno y promover una cultura empresarial ética. En este aspecto, la norma no garantiza que una empresa quede exenta de sobornos, sino que detalla una serie de medidas para que las empresas implementen los controles de prevención, detección y tratamiento del riesgo de soborno. La norma ISO 37001: Sistemas de Gestión Antisoborno, señala los servicios cuyo ofrecimiento, entrega o aceptación se configuran o podrían configurar un delito de soborno.

(ISOTools, 2017).

2.1.4.1. Certificación. El Sistema de Gestión Antisoborno es aplicable a todo tipo de empresas y especifica todos los procedimientos para gestionarlo de forma proporcional y razonable dentro de las organizaciones. Establece una política antisoborno y su conducción, así tenemos:

- El liderazgo de la alta dirección, asumiendo su compromiso y responsabilidad.
- Designar una persona que vele por que se cumpla el modelo establecido.
- Formar al personal.
- Evaluar el riesgo de soborno.
- Desarrollar procesos diligentes para los proyectos del negocio.
- Establecer controles financieros, comerciales, contractuales y de adquisiciones.
- Manejar la información e investigar antes de adoptar las acciones correctivas.

2.1.4.2. Sistema de Gestión Antisoborno. El Sistema de Gestión Antisoborno está fundado en la cultura de ética y cumplimiento de la organización sustentado por procesos, personas y tecnología. Debe contar con la gobernanza y liderazgo de los órganos de gobierno; identificación de riesgos y debida diligencia; estándares, políticas y procedimientos anticorrupción; capacitación y comunicación activa en toda la organización; un sistema interno de denuncias, administración e investigación de las mismas; testeo y monitoreo del cumplimiento interno y de terceros; y, mejora continua. (CLAD, 2019).

Para que este Sistema llegue a una implementación beneficiosa, se requiere de un fuerte liderazgo. Debemos considerar que, si la corrupción es parte de la cultura organizacional, será un factor decisivo en la probabilidad de que se cometa una conducta indebida. Sin embargo, es posible cambiarla gradualmente en el tiempo cambiando el liderazgo.

La norma ISO 37001 identifica tres roles de gobierno y liderazgo fundamentales: el órgano de gobierno, la gerencia general y la función de cumplimiento anticorrupción; y

distingue entre el Estado y las empresas, sean éstas públicas privadas. De estos roles, se establece y mantiene una cultura de integridad y cumplimiento en las organizaciones.

2.1.5. Teoría de la Gestión del Mejoramiento Continuo

En lo referente a este punto, Lossada (2013) señala:

que la Teoría de la Gestión del Mejoramiento Continuo es un proceso continuo y progresivo que involucra a toda la empresa en la definición y uso de objetivos, metas, métodos y tecnología; así como la transferencia de capacidades hacia todos sus integrantes, implementando y estandarizando las mejoras a través de indicadores, políticas y directivas que reducen los márgenes de error, La gestión del mejoramiento continuo comprende un proceso de mejora progresiva, para lo cual se definen objetivos, metas, métodos y tecnología a utilizarse; se informa, educa y capacita a todos los participantes del proceso; se implementan las mejoras y se supervisan durante su integración; se estandariza la mejora implementada para luego determinar indicadores, políticas y lineamientos para evitar márgenes de error. Cada una de estas etapas se lleva a cabo con el fin de optimizar la calidad del proceso de producción y disminuir costos operativos. (p, 50).

El presente trabajo de investigación se enmarca en esta teoría, pues se plantea considerando las fases de la gestión del mejoramiento continuo con el fin de fortalecer e identificar las políticas antisoborno que influyen y deben considerarse para la mejora de la gestión fiscalizadora del transporte de la ATU, año 2022.

Para García (2015) “propicia una gestión pública enfocada en el doble carácter de gobierno y administrador del Estado, para cumplir sus fines, competencias y funciones a través de sus órganos conformando una estructura y un conjunto de técnicas y procedimientos que lo ponen en funcionamiento. Todas las instituciones y organismos públicos y privados que prestan servicios, tanto del Gobierno central, los Gobiernos regionales o los Gobiernos locales,

incluyendo aquellos que desempeñan una función de interés público, en especial proveer servicios y/o regular las conductas e intereses de la sociedad, el mercado, el mismo Estado y sus instituciones. Define, además, a la gestión pública como el conjunto de acciones con las que las entidades buscan lograr sus fines, objetivos y metas, bajo el marco de las políticas públicas determinadas por el Poder Ejecutivo, como un aspecto clave para que las instituciones públicas cumplan con su cometido: conseguir la satisfacción de las demandas ciudadanas y su consecuente correspondencia”.

III. MÉTODO

3.1. Tipo de investigación

La investigación a realizar es de nivel descriptivo correlacional, ya que describe las políticas antisoborno que influyen y deben considerarse para la mejora de la gestión fiscalizadora de la ATU, año 2022. Demuestra la influencia de las políticas antisoborno y su correlación en la mejora de la gestión fiscalizadora en la implementación de estrategias a nivel de la “Dirección de Fiscalización y Sanción de la ATU”.

La investigación es cuantitativa. Considera que el conocimiento debe ser objetivo, como consecuencia de emplear métodos deductivos y análisis estadístico inferencial, que busca probar hipótesis formuladas a priori. (Bryman, 2004).

3.2. Ámbito temporal y espacial

3.2.1. *Delimitación temporal*

La investigación comprende el año 2022; no obstante, las estrategias para fortalecer la gestión de fiscalización del transporte en la ATU son de carácter prospectivo.

3.2.2. *Delimitación espacial*

El trabajo de investigación se desarrolla con la información obtenida de un universo de 202 personas entre Supervisores, Coordinadores, jefes de grupo y Fiscalizadores de la Subdirección de Fiscalización de la ATU.

3.3. Variables

Identificar las estrategias y políticas antisoborno que influyen en la mejora de la gestión fiscalizadora del transporte de la Autoridad de Transporte Urbano de Lima y Callao, año 2022.

3.3.1. *Variable independiente*

X. Política antisoborno que influye en la mejora de la gestión fiscalizadora del

transporte de la ATU.

3.3.1.1. Indicadores. Los indicadores de la variable X son:

X.1. Horas dedicadas al diseño, implementación, seguimiento y evaluación de la política antisoborno.

X.2. Nivel de uso de los recursos tecnológicos.

X.3. Compromiso y participación en las actividades asociadas a la política antisoborno.

3.3.2. Variable dependiente

Y. Mejora de la gestión fiscalizadora del transporte de la ATU.

3.3.2.1. Indicadores. Los indicadores de la variable Y son:

Y.1. Comunicación efectiva. Adaptabilidad

Y.2. Colaboración y apoyo mutuo.

Y.3. Distribución equitativa de tareas y responsabilidades.

3.3.3. Variables a investigar

3.3.3.1. Estrategias de la política antisoborno que influyen en la mejora de la gestión fiscalizadora del transporte de la ATU. (Variable independiente). Cuya definición operacional es: La política antisoborno de la ATU es un conjunto de lineamientos y medidas que busca prevenir, detectar y sancionar que tanto el fiscalizador como el administrado solicite, acepte, ofrezca, pague, reciba o prometa cualquier tipo de soborno, directo o indirecto, ya sea en bienes materiales o inmateriales, dinero, descuentos u objetos de valor, donativos, promesas, regalos, contraprestación indebida o cualquier otro beneficio o ventaja; esto es, el soborno en todas sus formas, dentro de la entidad y en su interacción con terceros.

3.3.3.2. Mejora de la gestión fiscalizadora del transporte de la ATU. (Variable Dependiente). Cuya definición operacional es: La mejora de la gestión fiscalizadora del transporte de la ATU, se mide a través de la evaluación de tres dimensiones: trabajo colaborativo, relaciones interpersonales y roles. Se considera de vital importancia para la

mejora de la gestión fiscalizadora de la ATU que el personal desarrolle habilidades personales y de equipo.

3.4. Población y muestra

3.4.1. Población de la investigación

La población estuvo conformada por el personal de fiscalización de la ATU, año 2022, que totaliza 202 personas. Entre Supervisores, Coordinadores, Jefes de Grupo y Fiscalizadores de la Subdirección de Fiscalización de la ATU.

3.4.2. Muestra de la investigación

La muestra estuvo compuesta por 75 personas que trabajan directamente en la ATU. Entre Supervisores, Coordinadores, Jefes de Grupo y Fiscalizadores del área de Subdirección de Fiscalización de la ATU.

Fórmula para determinar el tamaño de la muestra: Para definir el tamaño de la muestra se ha utilizado el método probabilístico y aplicando la fórmula cuando se conoce el tamaño de la población.

$$n = \frac{(p.q)Z^2 .N}{(EE)^2 (N - 1) + (p.q)Z^2}$$

Donde:

n	Es el tamaño de la muestra que se va a tomar en cuenta para el trabajo de campo. Es la variable que se desea determinar.
P y q	Representan la probabilidad de la población de estar o no incluidas en la muestra. De acuerdo a la doctrina, cuando no se conoce esta probabilidad por estudios estadísticos, se asume que p y q tienen el valor de 0.5 cada uno.

Z	Equivale a un intervalo de confianza del 95 % en la estimación de la muestra; por tanto, el valor de Z es 1.96.
N	El total de la población. Este caso 202 personas.
E	Representa el error estándar de la estimación. De acuerdo a la doctrina, debe ser menor de 0.10. Para este caso, hemos tomado 0.09.

Sustituyendo:

$$n = (0.5 \times 0.5 \times (1.96)^2 \times 202) / (((0.09)^2 \times 201) + (0.5 \times 0.5 \times (1.96)^2))$$

$$n = 75$$

ESTRATIFICACIÓN DE LA MUESTRA ATU

COMPONENTES PERSONAL ATU	ENTREVISTA	ENCUESTA	TOTAL
Supervisores de la Subdirección de Fiscalización de la ATU.	01	00	01
Coordinadores de la Subdirección de Fiscalización de la ATU.	04	00	04
Jefes de grupo de la Subdirección de Fiscalización de la ATU.	00	20	20
Fiscalizadores de la Subdirección de Fiscalización de la ATU.	00	50	50
TOTAL	05	70	75

Fuente: Elaboración propia.

3.5. Instrumentos

Se emplearon la entrevista y la encuesta. De acuerdo a Hernández (2014), la encuesta se focaliza en una conversación individual sobre el conocimiento, experiencia y expectativas de un individuo para obtener información cualitativa, mientras que la entrevista es una técnica para recabar datos de varias personas cuyas opiniones interesan al investigador empleando cuestionarios estandarizados.

3.5.1. Técnicas de análisis empleadas

- Indagación
- Análisis documental
- Conciliación de datos
- Tabulación y representación gráfica de datos
- Interpretación y análisis de gráficos

3.6. Procedimientos

Los procedimientos aplicados en esta investigación son:

- Descriptivo. Porque se especifican las estrategias necesarias para la mejora de la gestión fiscalizadora del transporte de la ATU.
- Inductivo. Para inferir la información recogida de la muestra y su aplicación y resultados en la población materia de la investigación.

Las técnicas usadas en esta investigación son:

- Entrevistas. Esta técnica se practicó a los Supervisores y Coordinadores para obtener información sobre todos los aspectos relacionados con la investigación
- Encuestas. Se utilizaron para Jefes de Grupo y Fiscalizadores de la Subdirección de Fiscalización de la ATU.
- Análisis documental. Utilizada para analizar las normas, información bibliográfica y otras en relación con el tema de investigación.

3.7. Análisis de datos

Se aplicaron las siguientes herramientas de análisis de datos:

Ordenamiento y clasificación.

Registro manual.

Uso del programa de hojas de cálculo Excel.

Uso del software SPSS.

IV. RESULTADOS

Tabla 1

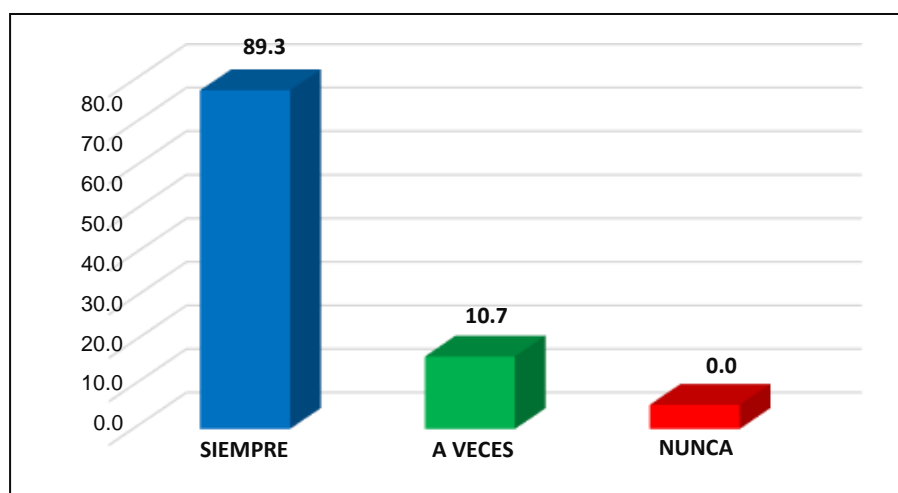
La política antisoborno se planifica con frecuencia en la ATU

ESCALA	f	%
SIEMPRE	67	89.3
A VECES	8	10.7
NUNCA	0	0.0
TOTAL	75	100.0

Nota: Base de datos de la variable Política Antisoborno.

Figura 1

Representación gráfica de la Tabla 1



Nota: Elaboración propia.

En la tabla 1 y el gráfico 1, en relación al ítem 1: *La política antisoborno se planifica con frecuencia en la ATU*, se puede observar que, el 89.3% de la muestra de estudio se manifiesta en la escala de Siempre, 10.7 % en A veces y 0 % en la escala de Nunca. Los resultados demuestran que, existe un predominio de la escala siempre.

Los hallazgos revelan que, *se planifica con frecuencia la política antisoborno en la ATU.*

Tabla 2

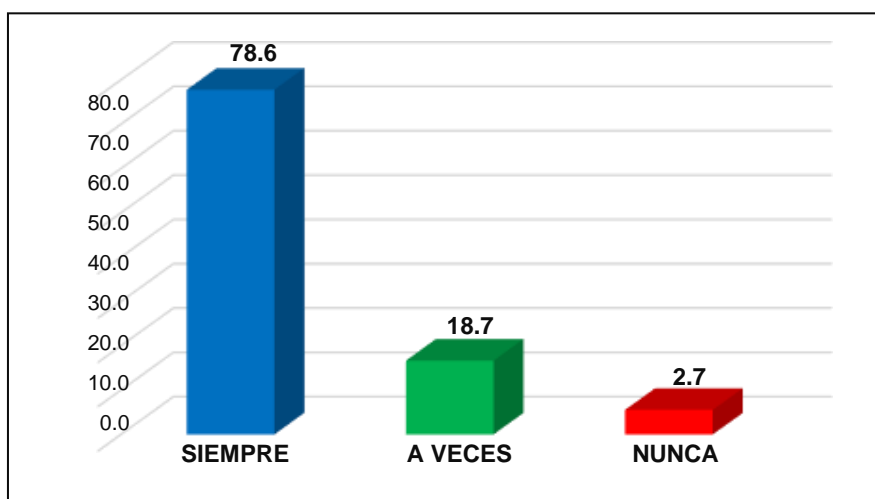
Emplea las horas necesarias para la atención y desarrollo de la política antisoborno en la ATU

ESCALA	f	%
SIEMPRE	59	78.6
A VECES	14	18.7
NUNCA	2	2.7
TOTAL	75	100.0

Nota: Base de datos de la variable Política Antisoborno.

Figura 2

Representación gráfica de la Tabla 2



Nota: Elaboración propia.

En la tabla 2 y el gráfico 2, en relación al ítem 2: *Emplea las horas necesarias para la atención y desarrollo de la política antisoborno en la ATU*. Se puede observar que, el 78.6% de la muestra de estudio manifiesta la escala de Siempre, 18.7% en la escala A veces y 2.7% en la escala de Nunca.

Los resultados demuestran que, existe un predominio de la escala Siempre.

Los hallazgos revelan que, *emplea las horas necesarias para la atención y desarrollo de la política antisoborno en la ATU*.

Tabla 3

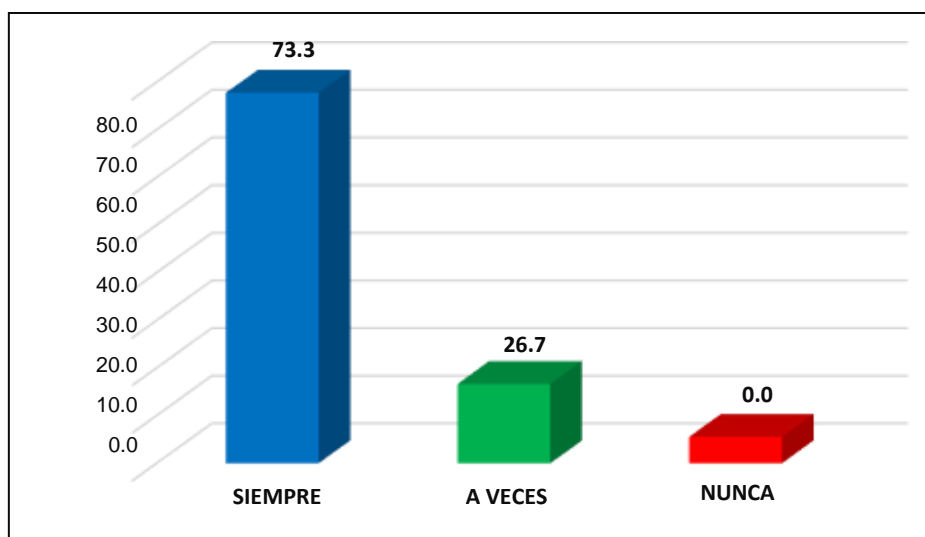
Hace uso de todos los recursos tecnológicos para el logro de los objetivos de la política antisoborno de la ATU.

ESCALA	f	%
SIEMPRE	55	73.3
A VECES	20	26.7
NUNCA	0	0.0
TOTAL	75	100.0

Nota: Base de datos de la variable Política Antisoborno.

Figura 3

Representación gráfica de la Tabla 3



Nota: Elaboración propia.

En la tabla 3 y el gráfico 3, en relación al ítem 3: *Hace uso de todos los recursos tecnológicos para el logro de los objetivos de la política antisoborno de la ATU.* Se puede observar que, el 73.3% de la muestra de estudio, manifiesta la escala de Siempre, 26.7% en A veces y 0% en la escala de Nunca.

Los resultados demuestran que, existe un predominio de la escala Siempre.

Los hallazgos revelan que, *hace uso de todos los recursos tecnológicos para el logro de los objetivos de la política antisoborno de la ATU.*

Tabla 4

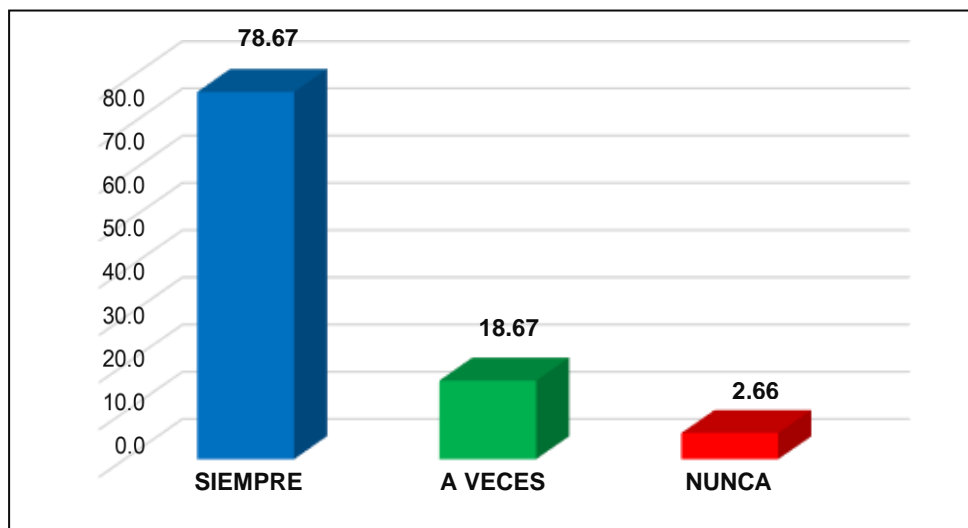
Utiliza adecuadamente los recursos tecnológicos para el logro de los objetivos trazados en la política antisoborno de la ATU.

ESCALA	f	%
SIEMPRE	59	78.67
A VECES	14	18.67
NUNCA	2	2.66
TOTAL	75	100.00

Nota: Base de datos de la variable Política Antisoborno.

Figura 4

Representación gráfica de la Tabla 4



Nota: Elaboración propia.

En la tabla 4 y el gráfico 4, en relación al ítem 4: *Utiliza adecuadamente los recursos tecnológicos para el logro de los objetivos trazados en la política antisoborno de la ATU*, se puede observar que, el 78.67 % de la muestra de estudio, manifiesta la escala de Siempre, 18.67% en A veces y 2.66% en el nivel Nunca.

Los resultados demuestran que, existe un predominio de la escala Siempre.

Los hallazgos revelan que, *utiliza adecuadamente los recursos tecnológicos para el logro de los objetivos trazados en la política antisoborno de la ATU.*

Tabla 5

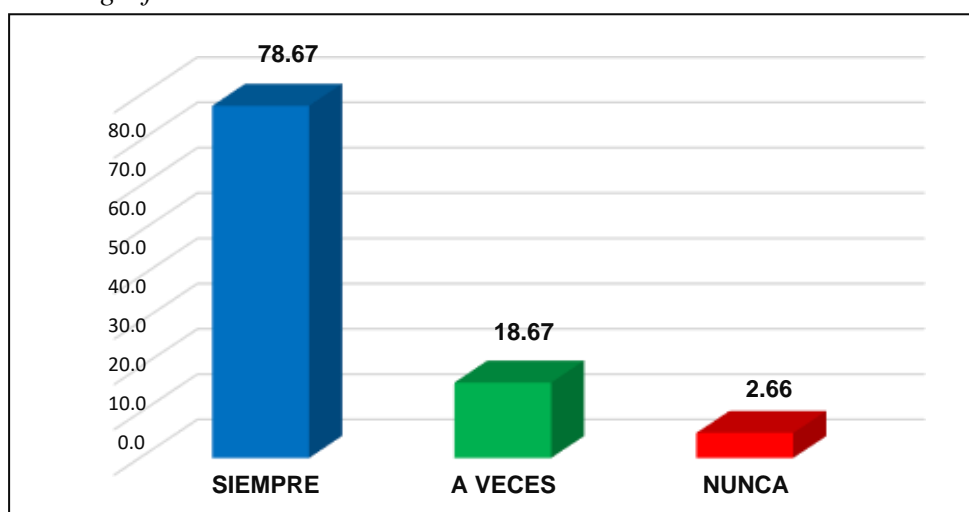
Se fomenta la motivación en las actividades asociadas a la política antisoborno en la ATU

ESCALA	F	%
SIEMPRE	59	78.67
A VECES	14	18.67
NUNCA	2	2.66
TOTAL	75	100.00

Nota: Base de datos de la variable Política Antisoborno.

Figura 5

Representación gráfica de la Tabla 5



Nota: Elaboración propia.

En la tabla 5 y el gráfico 5, en relación al ítem 5: *Se fomenta la motivación en las actividades asociadas a la política antisoborno en la ATU*, se puede observar que, 78.67% de la muestra de estudio se manifiesta en la escala de Siempre, 18.67% en A veces y 2.66% en el nivel Nunca.

Los resultados demuestran que, existe un predominio de la escala Siempre.

Los hallazgos revelan que, *se fomenta la motivación en las actividades asociadas a la política antisoborno en la ATU*.

Tabla 6

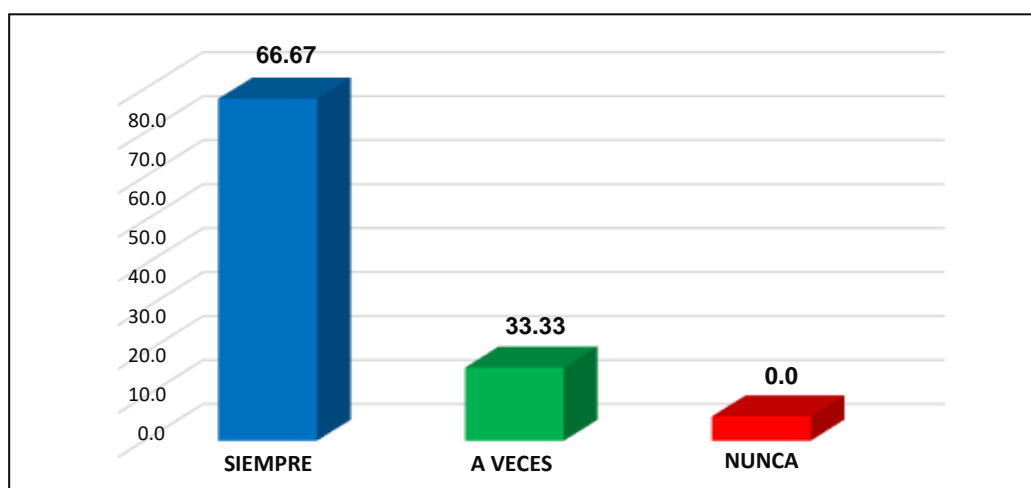
Motiva la participación activa en las experiencias de las actividades asociadas a la política antisoborno en la ATU.

ESCALA	f	%
SIEMPRE	50	66.67
A VECES	25	33.33
NUNCA	0	0.00
TOTAL	75	100.00

Nota: Base de datos de la variable Política Antisoborno.

Figura 6

Representación gráfica de la Tabla 6



Nota: Elaboración propia.

En la tabla 6 y el gráfico 6, en relación al ítem 6: *Motiva la participación activa en las experiencias de las actividades asociadas a la política antisoborno en la ATU*, se puede observar que, el 66.67% de la muestra de estudio, manifiesta la escala de Siempre, 33.33% en A veces y 0.0% en el nivel Nunca.

Los resultados demuestran que, existe un predominio de la escala Siempre.

Los hallazgos revelan que, *motiva la participación activa en las experiencias de las actividades asociadas a la política antisoborno en la ATU.*

Tabla 7

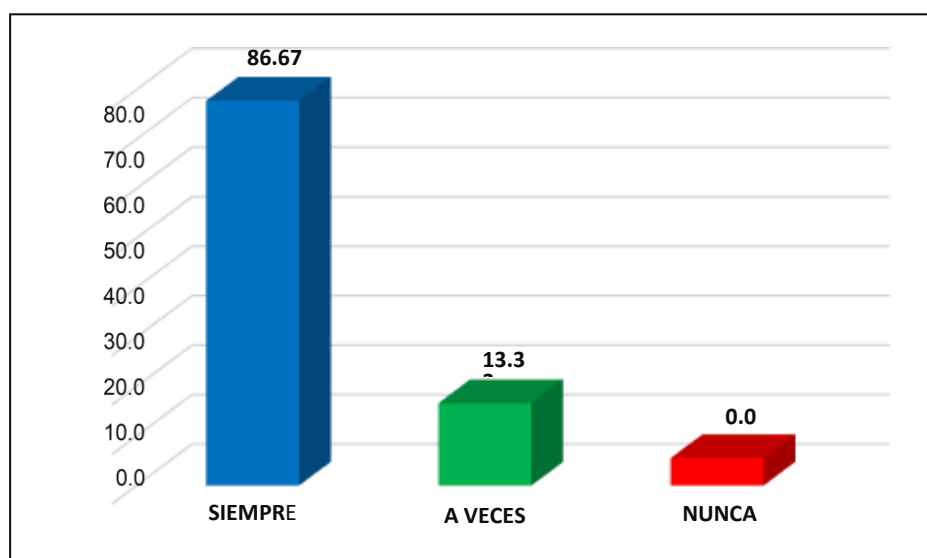
Fomenta el trabajo en equipo basado en la mejora de la gestión fiscalizadora en la ATU

ESCALA	f	%
SIEMPRE	65	86.67
A VECES	10	13.33
NUNCA	0	0.00
TOTAL	75	100.00

Nota: Base de datos de la variable Mejora de la Gestión Fiscalizadora.

Figura 7

Representación gráfica del Tabla 7



Nota: Elaboración propia.

En la tabla 7 y el gráfico 7, en relación al ítem 7: *Fomenta el trabajo en equipo basado en la mejora de la gestión fiscalizadora en la ATU*, se puede observar que, el 86.67% de la muestra se manifiesta en la escala Siempre, mientras que 13.33% en A veces y 0.0% en el nivel Nunca.

Los resultados demuestran que, existe un predominio de la escala Siempre.

Los hallazgos revelan que, se *fomenta el trabajo en equipo basado en la mejora de la gestión fiscalizadora en la ATU*.

Tabla 8

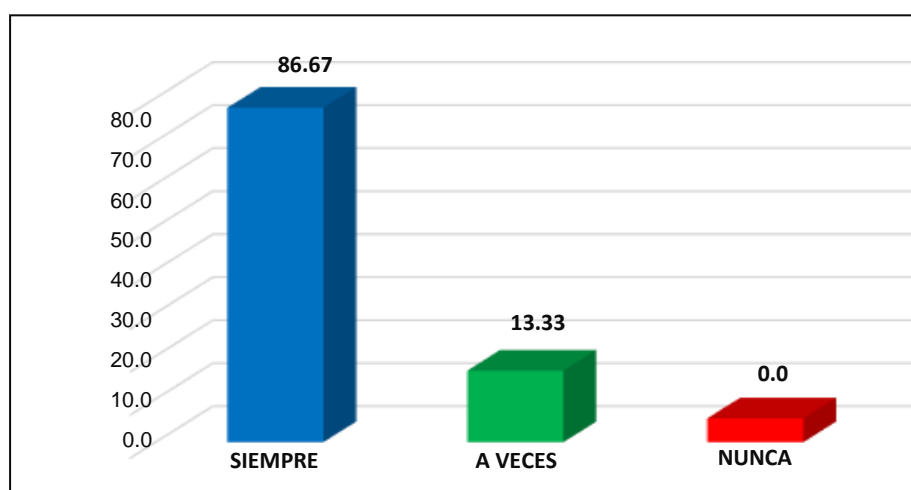
Intercambia información que contribuye al logro de los objetivos para la mejora de la gestión fiscalizadora en la ATU.

ESCALA	f	%
SIEMPRE	65	86.67
A VECES	10	13.33
NUNCA	0	0.00
TOTAL	75	100.00

Nota: Base de datos de la variable Mejora de la Gestión Fiscalizadora.

Figura 8

Representación gráfica de la Tabla 8



Nota: Elaboración propia.

En la tabla 8 y el gráfico 8, en relación al ítem 8: *Intercambia información que contribuye al logro de los objetivos para la mejora de la gestión fiscalizadora en la ATU*, se puede observar que, el 86.67% de la muestra de estudio manifiesta la escala de Siempre, 13.33% en A veces y 0.0% en el nivel Nunca.

Los resultados demuestran que, existe un predominio de la escala Siempre.

Los hallazgos revelan que, *se intercambia información que contribuye al logro de los objetivos para la mejora de la gestión fiscalizadora en la ATU.*

Tabla 9

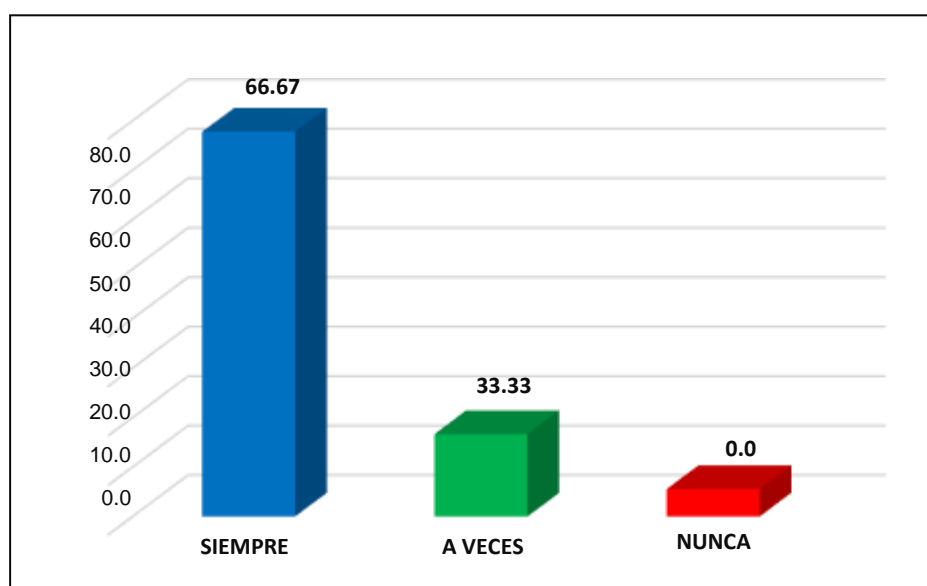
Permite la socialización e interacción para la mejora de la gestión fiscalizadora en la ATU

ESCALA	f	%
SIEMPRE	50	66.67
A VECES	25	33.33
NUNCA	0	0.00
TOTAL	75	100.0

Nota: Base de datos de la variable Mejora de la Gestión Fiscalizadora.

Figura 9

Representación gráfica de la Tabla 9



Nota: Elaboración propia.

En la tabla 9 y el gráfico 9, en relación al ítem 9: *Permite la socialización e interacción para la mejora de la gestión fiscalizadora en la ATU*, se puede observar que, el 66.67% de la muestra de estudio manifiesta la escala de Siempre, 33.33% en A veces y 0.0% en el nivel Nunca.

Los resultados demuestran que, existe un predominio de la escala Siempre.

Los hallazgos revelan que, *se permite la socialización e interacción para la mejora de la gestión fiscalizadora en la ATU*.

Tabla 10

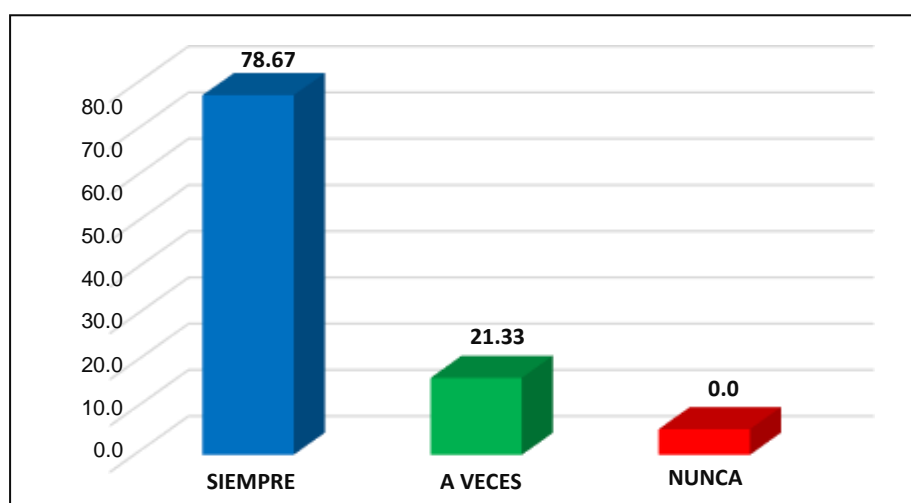
Permite las relaciones interpersonales respetuosas y cordiales para la mejora de la gestión fiscalizadora en la ATU

ESCALA	f	%
SIEMPRE	59	78.67
A VECES	16	21.33
NUNCA	0	0.00
TOTAL	75	100.00

Nota: Base de datos de la variable Mejora de la Gestión Fiscalizadora.

Figura 10

Representación gráfica de la Tabla 10.



Nota: Elaboración propia.

En la tabla 10 y el gráfico 10, en relación al ítem 10: *Permite las relaciones interpersonales respetuosas y cordiales para la mejora de la gestión fiscalizadora en la ATU*, se puede observar que, el 78.67% de la muestra de estudio manifiesta la escala de Siempre, 21.33% en A veces y 0.0% en el nivel Nunca.

Los resultados demuestran que, existe un predominio de la escala Siempre.

Los hallazgos revelan que, *permite las relaciones interpersonales respetuosas y cordiales para la mejora de la gestión fiscalizadora en la ATU*.

Tabla 11

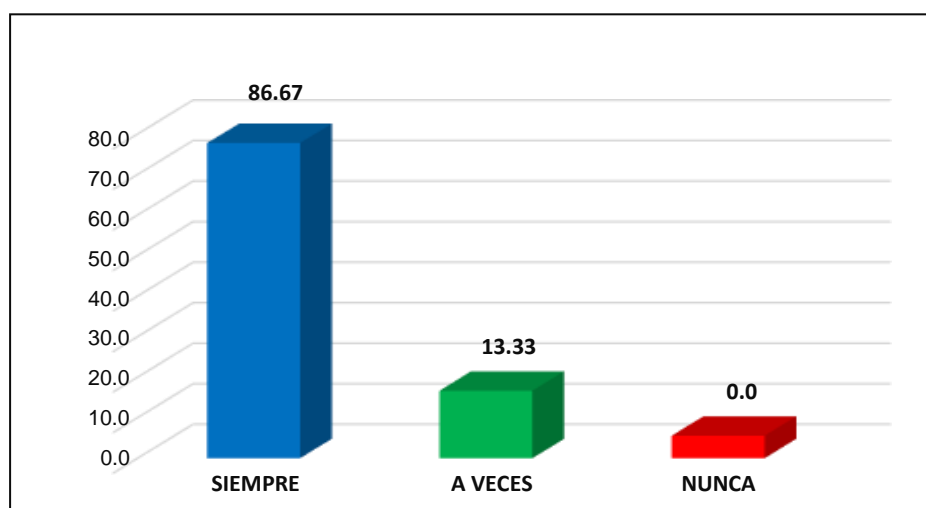
Se asignan roles y responsabilidades de manera equitativa para la mejora de la gestión fiscalizadora en la ATU.

ESCALA	f	%
SIEMPRE	65	86.67
A VECES	10	13.33
NUNCA	0	0.00
TOTAL	75	100.00

Nota: Base de datos de la variable Mejora de la Gestión Fiscalizadora.

Figura 11

Representación gráfica de la Tabla 11.



Nota: Elaboración propia.

En la tabla 11 y el gráfico 11, en relación al ítem 11: *Se asignan roles y responsabilidades de manera equitativa para la mejora de la gestión fiscalizadora en la ATU*, se puede observar que, el 86.67% de la muestra de estudio manifiesta la escala de Siempre, 13.33% en A veces y 0.0% en el nivel Nunca.

Los resultados demuestran que, existe un predominio de la escala Siempre.

Los hallazgos revelan que, *se asignan roles y responsabilidades de manera equitativa para la mejora de la gestión fiscalizadora en la ATU.*

Tabla 12

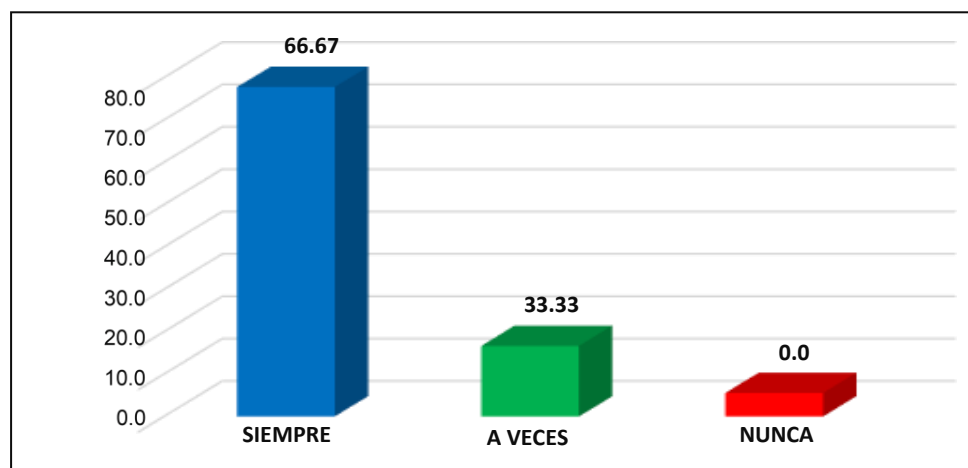
Se conforman grupos de calidad por el mejor uso de los recursos para la mejora de la gestión fiscalizadora en la ATU

ESCALA	f	%
SIEMPRE	50	66.67
A VECES	25	33.33
NUNCA	0	0.00
TOTAL	75	100.00

Nota: Base de datos de la variable Mejora de la Gestión Fiscalizadora.

Figura 12

Representación gráfica de la Tabla 12



Nota: Elaboración propia.

En la tabla 12 y el gráfico 12, en relación al ítem 12: *Se conforman grupos de calidad por el mejor uso de los recursos para la mejora de la gestión fiscalizadora en la ATU*, se puede observar que, el 66.67% de la muestra de estudio manifiesta la escala de Siempre, 33.33% en A veces y 0 % en el nivel Nunca.

Los resultados demuestran que, existe un predominio de la escala Siempre.

Los hallazgos revelan que, *se conforman grupos de calidad por el mejor uso de los recursos para la mejora de la gestión fiscalizadora en la ATU*.

Tabla 13*Prueba de hipótesis general*

		<i>Política antisoborno</i>			Total	X_2
		Siempre	A veces	Nunca		
Mejora de la gestión fiscalizadora del transporte	Siempre	45	15	0	60	P = 0.000
	A veces	15	0	0	15	
	Nunca	0	0	0	0	
	Total	60	15	0	75	

Nota: Si se aplica la política antisoborno de la ATU; entonces, se podrá lograr la mejora de la gestión fiscalizadora del transporte de la ATU, año 2022.

Hi: Existe relación significativa entre las variables Política Antisoborno y Mejora de la Gestión Fiscalizadora en la ATU. Si $P > 0.05$; entonces, se acepta la hipótesis de investigación y se rechaza la hipótesis nula. En conclusión, existe relación entre las variables de estudio.

Interpretación

En la tabla 13, en relación a la Hipótesis General, se puede observar que, los resultados de la investigación determinaron un coeficiente de correlación $r = 0.9974$, con una $p = 0.000$ ($p < 0.05$) con lo cual se puede evidenciar estadísticamente que existe una relación significativa fuerte y positiva entre las variables Política Antisoborno y Mejora de la Gestión Fiscalizadora del Transporte en la ATU.

Por lo tanto, podemos afirmar que los hallazgos del presente estudio demuestran que, *existe una relación altamente significativa, fuerte y positiva* entre las variables Política Antisoborno y Mejora de la Gestión Fiscalizadora del Transporte en la ATU.

Tabla 14*Prueba de hipótesis específica a)*

		<i>Motivación</i>			Total	X_2
		Siempre	A veces	Nunca		
<i>Roles</i>	Siempre	36	22	0	58	P = 0.000
	A veces	10	6	0	16	
	Nunca	0	0	1	1	
Total		46	28	1	75	

Nota. Hipótesis específica a) Si la política antisoborno de la ATU es reconocida por el personal de fiscalización; entonces, ésta contribuirá con la mejora de la gestión fiscalizadora del transporte de la ATU, año 2022.

Hi: Existe relación significativa entre las dimensiones Motivación y Roles en la ATU.

Si $P > 0.05$; entonces, se acepta la hipótesis de investigación y se rechaza la hipótesis nula. En conclusión, existe relación entre las dimensiones de estudio.

Interpretación

En la tabla 14, en relación con la hipótesis específica a), se puede observar que, los resultados de la investigación determinaron un coeficiente de correlación $r = 0.9019$, con una $p = 0.000$ ($p < 0.05$) con lo cual se puede evidenciar estadísticamente que existe una relación significativa fuerte positiva entre las dimensiones Motivación y Roles.

Por lo tanto, podemos afirmar que los hallazgos del presente estudio demostraron que *existe una relación significativa, fuerte y positiva* entre las dimensiones Motivación y Roles en la ATU.

Tabla 15*Prueba de hipótesis específica b)*

		<i>Recursos Tecnológicos</i>			Total	X_2
		Siempre	A veces	Nunca		
<i>Trabajo en Equipo</i>	Siempre	34	30	0	64	P = 0.000
	A veces	10	1	0	11	
	Nunca	0	0	0	0	
Total		44	31	0	75	

Nota. Hipótesis específica b) Si se considera el uso de recursos tecnológicos como estrategia a aplicar; entonces, ésta contribuirá con la mejora de la gestión fiscalizadora del transporte de la ATU, año 2022.

Hi: Existe relación significativa entre las dimensiones Recursos Tecnológicos y Trabajo en Equipo en la ATU.

Si $P > 0.05$; entonces, se acepta la hipótesis de investigación y se rechaza la hipótesis nula. En conclusión, existe relación entre las variables de estudio.

Interpretación

En la tabla 15, en relación con la hipótesis específica b), se puede observar que, los resultados de la investigación determinaron un coeficiente de correlación $r = 0.8482$, con una $p = 0.000$ ($p < 0.05$) con lo cual se puede evidenciar estadísticamente que existe una relación significativa, fuerte y positiva entre las dimensiones Recursos Tecnológicos y Trabajo en Equipo.

Por lo tanto, podemos afirmar que los hallazgos del presente estudio demostraron que *existe una relación significativa, fuerte y positiva* entre las dimensiones Recursos Tecnológicos y Trabajo en Equipo en la ATU.

V. DISCUSIÓN DE RESULTADOS

Los resultados obtenidos en la presente investigación demuestran la existencia de una **relación altamente significativa, fuerte y positiva** entre la Política Antisoborno y la Mejora de la Gestión Fiscalizadora del Transporte en la ATU. Esta afirmación se sustenta en el coeficiente de correlación de **$r=0.9974$** con $p=0.000$ ($p<0.05$), lo que confirma estadísticamente la hipótesis general planteada.

Los datos muestran que un amplio porcentaje de los encuestados reconoce que la política antisoborno se planifica con frecuencia (89.3%), que se destinan horas específicas para su atención y desarrollo (78.6%), y que existe un uso constante y adecuado de recursos tecnológicos para alcanzar los objetivos establecidos (73.30% y 78.67%, respectivamente). Estos resultados reflejan una institucionalidad comprometida con la prevención del soborno, promoviendo una cultura organizacional basada en la integridad, la ética y la transparencia.

Asimismo, se evidencia que el personal fiscalizador muestra un nivel elevado de participación y compromiso en las actividades vinculadas con la política antisoborno, lo que fortalece la implementación del sistema de gestión antisoborno en la ATU. Esta participación activa coincide con lo señalado por Lossada (2013), quien sostiene que la mejora continua es alcanzable cuando se involucra a toda la organización en la formulación e implementación de procesos orientados a la calidad y la mejora continua.

Los hallazgos también guardan coherencia con estudios previos, como los de Estrada (2020) que concluye que la gestión antisoborno y la conducta ética inciden en la función pública y Nieto (2021), quien plantea que la aplicación de la norma ISO 37001 en instituciones públicas permite establecer controles efectivos para mitigar los riesgos de corrupción, y también con lo establecido por la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), que enfatiza la importancia de la transparencia institucional para la lucha

contra prácticas ilícitas.

A nivel normativo, los resultados refuerzan la pertinencia de la adopción de la Norma Técnica Peruana NTP-ISO 37001:2017, así como el cumplimiento del Plan Nacional de Integridad y Lucha contra la Corrupción aprobado mediante el D.S. N.º 004-2018-PCM. En este contexto, la ATU demuestra avances significativos en la implementación de una gestión fiscalizadora basada en principios de integridad institucional y mejora continua.

No obstante, se identifican áreas de mejora en el aprovechamiento integral de los recursos tecnológicos disponibles, lo cual sugiere la necesidad de fortalecer los procesos de capacitación y soporte técnico al personal fiscalizador, para garantizar un uso más eficiente de las herramientas digitales implementadas.

En síntesis, los resultados permiten concluir que la Política Antisoborno no solo influye de manera significativa en la Mejora de la Gestión Fiscalizadora, sino que constituye un elemento estratégico esencial para consolidar una fiscalización del transporte efectiva, transparente y orientada al servicio público. La planificación adecuada, el uso eficiente de los recursos y la participación del personal representan pilares fundamentales para alcanzar una gestión fiscalizadora alineada con los objetivos institucionales de la ATU y con las buenas prácticas de gobernanza pública.

VI. CONCLUSIONES

6.1. En relación al objetivo general, se pudo demostrar que, existe una relación significativa fuerte y positiva entre la política antisoborno y la mejora de la gestión fiscalizadora del transporte en la ATU. Se ha comprobado la hipótesis general: Existe correlación entre ambas variables ($r=0.9974$), en base a los resultados obtenidos de las encuestas realizadas.

6.2. En relación con el objetivo específico 1, se pudo demostrar que, existe una relación significativa fuerte y positiva entre la política antisoborno y el personal de fiscalización, que puede contribuir con la mejora de la gestión fiscalizadoras del transporte en la ATU. Se ha comprobado la hipótesis específica a): Existe correlación entre las dimensiones Motivación y Roles ($r=0.9019$), en base a los resultados obtenidos de las encuestas realizadas.

6.3. En relación con el objetivo específico 2, se pudo demostrar que, existe una relación significativa fuerte y positiva entre el uso de recursos tecnológicos como estrategia a aplicar y la mejora de la gestión fiscalizadora del transporte en la ATU. Se ha comprobado la hipótesis específica b): Existe correlación entre las dimensiones Recursos Tecnológicos y Trabajo en Equipo ($r=0.8482$), en base a los resultados de las encuestas realizadas, coincidiendo con el marco teórico que indica el uso de estrategias para el mejoramiento continuo.

VII. RECOMENDACIONES

7.1. Para la Subdirección de Fiscalización (SF) de la ATU: Promover capacitaciones para el personal a su cargo, de forma presencial y virtual, de formación en la política antisoborno y el Sistema de Gestión Antisoborno (SIGAS), en coordinación con la Oficina de Integridad y Lucha contra la Corrupción (OILCC). Fortalecer la gestión de riesgos de soborno, prevenir actos de soborno y fomentar una cultura de integridad, con el fin de desarrollar una gestión fiscalizadora transparente, eficiente y de calidad, de tolerancia cero frente al soborno. Se proponen las siguientes estrategias: 1) Estimular los círculos de calidad entre los miembros de la SF, y 2) Desarrollar e implementar el uso de herramientas digitales para la mejora de la gestión fiscalizadora.

7.2. Para los supervisores y coordinadores: Involucrarse en la formación integral de los grupos a su cargo, contribuyendo en la gestión de los procesos de fiscalización del transporte, enfocados en el trabajo en equipo y mejora continua de la ATU. Mantener actualizados, compartir y hacer de pleno conocimiento a todos los miembros de la SF de la ATU, los instrumentos de gestión relacionados a la fiscalización del transporte y política antisoborno.

7.3. Para los jefes de grupo y fiscalizadores: Fortalecer sus competencias y habilidades individuales y de equipo, tal que les permita generar mayor motivación e involucramiento con el propósito de lograr la mejora continua. Desarrollar los procesos de fiscalización del transporte en la ATU con transparencia, ética y calidad, demostrando su franco compromiso con la integridad y lucha contra la corrupción.

VIII. REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

- Alulema, D. (2021). *Norma ISO 37001 en el Sistema de Gestión Innovador de Antisoborno en el Registro Civil, identificación, cedulación y servicios electrónicos de la provincia de Tungurahua* [Tesis de maestría, Universidad Técnica de Ambato].
<https://repositorio.uta.edu.ec/items/648bdb4c-eb47-4263-8b50-ac54d658d8d7>
- Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional Perú. (s.f.). *USAID Perú*.
<https://es.scribd.com/document/110556965/Experiencias-de-gestion-local-y-presupuesto-participativo-aportes-a-la-participacion-la-gobernabilidad-y-la-gestion-publica>
- Álvarez, J. (1998). *Formulación del Planeamiento Estratégico en las entidades gubernamentales* [Tesis de maestría, UNMSM].
- Bryman, A. (2012). *Estrategias de investigación social* (4ª ed.). Oxford University Press.
- Centro Latinoamericano de Administración para el Desarrollo (CLAD). (2019). Gestión empresarial: una revisión a la norma ISO 37001 antisoborno. *Revista del CLAD Reforma y Democracia*, 73. <https://revista.clad.org/ryd/article/view/175>
- Del Castillo, A. (2015). El soborno: Un marco conceptual para su análisis. *Gestión y Política Pública*, 275–307.
<https://repositorio-digital.cide.edu/bitstream/handle/11651/3084/EL%20SOBORNO.pdf>
- De la Cruz, J. (2018). *Los problemas de la movilidad Urbana en Toluca, crisis de un modelo agotado* [Tesis de grado, Universidad Autónoma de México].
- Estrada, M. (2020). *Gestión antisoborno, conducta ética y su incidencia en la función pública del personal de Osinermin, Magdalena del Mar 2020* [Tesis doctoral, Universidad César Vallejo]. <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/46647>

- García Reátegui, J. H. (2015, abril). Gestión pública y valor público. *Actualidad Gubernamental*, (78). <https://www.studocu.com/pe/document/universidad-tecnologica-del-peru/gestion-general/garcia-gestion-publica-y-valor-publico/88978240>
- GlobalSTD. (2018). *Sistema de Gestión Antisoborno*. <https://www.globalstd.com/blog/el-soborno-y-el-fenomeno-de-la-corrupcion/>
- Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., & Baptista Lucio, P. (2014). *Metodología de la investigación* (6ª ed.). McGraw Hill.
- International Organization for Standardization. (2016). *Sistemas de gestión antisoborno — Requisitos con orientación para su uso* (ISO 37001:2016). <https://www.iso.org/obp/ui#iso:std:iso:37001:ed-1:v1:es>
- ISO 9001. (2015). *El contexto de la organización y el requisito 4.1 de la norma ISO 9001:2015*. <https://iveconsultores.com/contexto-organizacion-iso-9001/>
- ISOTools. (2017, 9 febrero). ¿Qué supone la norma ISO 37001 en la lucha contra el soborno? <https://www.isotools.us/2017/02/09/supone-la-norma-iso-37001-la-lucha-soborno/>
- Johnson, G., & Scholes, K. (2008). *Dirección estratégica* (7ª ed.). Pearson Prentice Hall.
- Kluyber, C. (2001). *Estrategias empresariales* (5ª ed.). Editorial Norma.
- Koontz, H., & O'Donnell, C. (2002). *Curso de administración moderna: Un análisis de sistemas y contingencias de las funciones administrativas*. Litográfica Ingramex S.A.
- Lossada, M., & Robles, M. (2014). Gestión del mejoramiento continuo como estrategia competitiva de empresas de telecomunicaciones inalámbricas. *CICAG: Revista del Centro de Investigación de Ciencias Administrativas y Gerenciales*, 11(2), 81–94. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6932755>
- López, J. (2016). *La ventana de oportunidades del gobierno abierto en España: Un análisis*

desde el ámbito local [Tesis doctoral, Universidad Complutense de Madrid].

Mintzberg, H., Brian, J., & Boyer, J. (1997). *El proceso estratégico* (7ª ed.). Editorial Norma.

Nieto, J. (2021). *Propuesta de diseño de un sistema de gestión antisoborno bajo la Norma Internacional ISO 37001:2016. Caso: Cuerpo de Bomberos del Distrito Metropolitano de Quito* [Tesis de maestría, Universidad Andina Simón Bolívar].
<https://repositorio.uasb.edu.ec/handle/10644/8352>

Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE). (2017). *Estudio de la OCDE sobre integridad en el Perú: Reforzar la integridad del sector público para un crecimiento incluyente*. Éditions OCDE. https://www.oecd.org/es/publications/estudio-de-la-ocde-sobre-integridad-en-el-peru_9789264271470-es.html

Ponce, M. (2019). *Gestión de las políticas de transparencia* [Tesis de maestría, Pontificia Universidad Católica del Perú].

Porter, M. (2002). *Estrategia competitiva: Creación y sostenimiento de un valor superior* (2ª ed.). Grupo Editorial Patria.

Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD). (2009). *Aproximación al Índice de Desarrollo Humano. Perú 2009*.
<https://hdr.undp.org/system/files/documents/idh2009-peru-vol2-anexos.pdf>

Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD). (2016). *Informe sobre Desarrollo Humano 2011: Sostenibilidad y Equidad: Un mejor futuro para todos*.
https://www.undp.org/sites/g/files/zskgke326/files/publications/es/HDR_2011_ES_Complete.pdf

Stoner, J. A. F. (1996). *Administración* (6ª ed.). Pearson Prentice Hall.

Suárez, M. (2007). *La sostenibilidad de la mejora continua de procesos en la administración pública: Un estudio en los ayuntamientos de España* [Tesis doctoral, Universidad

Ramón Llull]. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/autor?codigo=3514774>

Terry, G. (2004). *Principios de administración*. Compañía Editorial Continental.

Vásquez, Y. (2018). *Mejora continua y la transparencia de la gestión pública en la Municipalidad de Carlos Fermín Fitzcarrald San Luis, 2018* [Tesis de maestría, Universidad César Vallejo].

Vásquez, F. (2018). *Las contrataciones del Estado y la transparencia de los servidores públicos en la Municipalidad Distrital de San Juan de Miraflores, 2018* [Tesis de maestría, Universidad César Vallejo].

IX. ANEXOS

Anexo A: Cuestionario

CÓMO INFLUYE LA POLÍTICA ANTISOBORNO DE LA AUTORIDAD DE TRANSPORTE URBANO DE LIMA Y CALLAO (ATU) EN LA MEJORA DE LA GESTIÓN FISCALIZADORA DEL TRANSPORTE EN LA ATU

INSTRUCCIONES:

Estimado(a) Supervisor(a) / Coordinador(a) / Jefe de Grupo / Fiscalizador(a):

El presente cuestionario tiene como objetivo fundamental recoger información relevante acerca de la gestión de la entidad, por ello es importante contestar con sinceridad cada uno de las preguntas que se le presentan. Agradezco anticipadamente tu disposición de participar en este trabajo de investigación.

Conteste ahora a las siguientes preguntas, marcando con un aspa (X) una opción, en una escala de 1 a 3. Donde:

3	2	1
Siempre	A veces	Nunca

N°	DIMENSIONES/ÍTEMS	3	2	1
		Siempre	A veces	Nunca
Variable: Política Antisoborno				
Dimensión: Tiempo				
1	La política antisoborno se planifica con frecuencia en la ATU.			
2	Emplea las horas necesarias para la atención y desarrollo de la política antisoborno en la ATU.			
Dimensión: Recursos tecnológicos				
3	Hace uso de todos los recursos tecnológicos para el logro de los objetivos trazados en la política antisoborno de la ATU.			
4	Utiliza adecuadamente los recursos tecnológicos para el logro de los objetivos trazados en la política antisoborno de la ATU.			
Dimensión: Motivación				

5	Se fomenta la motivación en las actividades asociadas a la política antisoborno en la ATU.			
6	Motiva la participación activa en las actividades asociadas a la política antisoborno en la ATU.			
Variable Mejora de la Gestión Fiscalizadora				
Dimensión: Trabajo en Equipo				
7	Fomenta el trabajo en equipo basado en la mejora de la gestión fiscalizadora en la ATU.			
8	Intercambia información que contribuye al logro de los objetivos para la mejora de la gestión fiscalizadora en la ATU.			
Indicador: Relaciones interpersonales				
9	Permite la socialización e interacción para la mejora de la gestión fiscalizadora en la ATU.			
10	Permite las relaciones interpersonales respetuosas y cordiales para la mejora de la gestión fiscalizadora en la ATU.			
Indicador: Roles				
11	Se asignan roles y responsabilidades de manera equitativa para la mejora de la gestión fiscalizadora en la ATU.			
12	Se conforman grupos de calidad por el mejor uso de los recursos para la mejora de la gestión fiscalizadora en la ATU.			

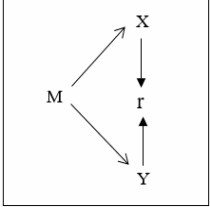
FICHA TÉCNICA

Nombre original del instrumento:	CUESTIONARIO: Cómo influye la Política Antisoborno de la Autoridad de Transporte Urbano de Lima y Calla (ATU) en la mejora de la Gestión fiscalizadora del Transporte en la ATU
Autor y año:	Original: LUIS ARMANDO AGURTO ORTIZ, 2022
Objetivo del instrumento:	Medir las variables Política antisoborno y Mejora de la Gestión fiscalizadora del Transporte en la ATU
Usuarios:	Supervisores, Coordinadores, Jefes de Grupo y Fiscalizadores de la ATU
Forma de administración o modo de aplicación:	Se elaborará en Google Forms, luego se comparte el enlace y se administra en 30 minutos aproximadamente.
Validez: (presentar la constancia de validación de expertos)	Se utilizará la metodología de juicio de expertos, concluyendo que el instrumento es aplicable.
Confiabilidad: (presentar los resultados estadísticos)	Alfa de Cronbach 0,934, el instrumento es altamente confiable

Anexo B: Operacionalización de variables

Variable	Definición conceptual	Definición operacional	Dimensiones	Indicadores	Ítems	Instrumento	Escala de medición
Política antisoborno de la ATU	Mediante Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 113-2022-ATU/PE se aprueba la Política Institucional Antisoborno de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao y se asigna responsabilidad, independencia y autoridad al Jefe de la Oficina de Integridad y Lucha contra la Corrupción para la total función de cumplimiento de un sistema de gestión antisoborno en la institución.	Establecer el nivel de conocimiento de la política antisoborno de la ATU que tiene el personal a cargo de la gestión fiscalizadora de la ATU, que será obtenida a través de una escala de valoración de (1) nunca, (2) a veces y (3) siempre.	Tiempo Recursos Tecnológicos Motivación	Horas dedicadas al diseño, implementación, seguimiento y evaluación de la política antisoborno Nivel de uso de los recursos tecnológicos Compromiso y participación en las actividades	1,2 3,4 5,6	Cuestionario de políticas antisoborno de la ATU.	Escala Ordinal
Mejora de la gestión fiscalizadora de la ATU	Lossada (2013), que señala que la Teoría de la Gestión del Mejoramiento Continuo es un proceso continuo y progresivo que involucra a toda la empresa en la definición y uso de objetivos, metas, métodos y tecnología; así como la transferencia de capacidades hacia todos sus integrantes, implementando y estandarizando las mejoras a través de indicadores, políticas y lineamientos que reducen los márgenes de error.	Establecer el nivel de mejora de la gestión fiscalizadora de la ATU bajo el enfoque del mejoramiento continuo, que será obtenida a través de una escala de valoración de (1) nunca, (2) a veces y (3) siempre.	Trabajo en Equipo Relaciones interpersonales Roles	Comunicación efectiva. Adaptabilidad. Colaboración y apoyo mutuo. Distribución equitativa de tareas y responsabilidades	7,8 9,10 11,12	Cuestionario de mejora de la gestión fiscalizadora de la ATU.	Escala Ordinal

Anexo C: Matriz de consistencia

Título	Formulación del problema	Hipótesis	Objetivos	Variables	Dimensiones	Metodología
<p>“CÓMO INFLUYE LA POLÍTICA ANTISOBORNO DE LA AUTORIDAD DE TRANSPORTE URBANO DE LIMA Y CALLAO (ATU), EN LA MEJORA DE LA GESTIÓN FISCALIZADORA DEL TRANSPORTE EN LA ATU, 2022.”</p>	<p>Problema general</p> <p>¿En qué medida la política antisoborno de la ATU influye en la mejora de la gestión fiscalizadora del transporte de la Autoridad de Transporte Urbano de Lima y Callao, año 2022?</p> <p>Problemas específicos</p> <p>1. ¿De qué manera la política antisoborno de la ATU puede contribuir con la mejora de la gestión fiscalizadora del transporte de la Autoridad de Transporte Urbano de Lima y Callao, año 2022?</p> <p>2. ¿Qué estrategias deben considerarse para contribuir con la mejora de la gestión fiscalizadora del transporte de la Autoridad de Transporte Urbano de Lima y Callao, año 2022?</p>	<p>Hipótesis general</p> <p>Si se aplica la política antisoborno de la ATU; entonces, se podrá lograr la mejora de la gestión fiscalizadora del transporte de la Autoridad de Transporte Urbano de Lima y Callao, año 2022.</p> <p>Hipótesis específicas</p> <p>1. Si la política antisoborno de la ATU es reconocida por el personal de fiscalización; entonces, ésta contribuirá con la mejora de la gestión fiscalizadora del transporte de la ATU, año 2022.</p> <p>2. Si se considera el uso de recursos tecnológicos como estrategia a aplicar; entonces, ésta contribuirá con la mejora de la gestión fiscalizadora del transporte de la Autoridad de Transporte Urbano de Lima y Callao, año 2022.</p>	<p>Objetivo general</p> <p>Identificar cómo la política antisoborno de la ATU influye en la mejora de la gestión fiscalizadora del transporte de la Autoridad de Transporte Urbano de Lima y Callao, año 2022.</p> <p>Objetivos específicos</p> <p>1. Identificar de qué manera la política antisoborno de la ATU puede contribuir con la mejora de la gestión fiscalizadora del transporte de la Autoridad de Transporte Urbano de Lima y Callao, año 2022.</p> <p>2. Identificar qué estrategias deben considerarse para contribuir con la mejora de la gestión fiscalizadora del transporte de la Autoridad de Transporte Urbano de Lima y Callao, año 2022.</p>	<p>Política antisoborno</p> <p>Mejora de la gestión fiscalizadora</p>	<p>Tiempo</p> <p>Recursos Tecnológicos</p> <p>Motivación</p> <p>Trabajo en Equipo</p> <p>Relaciones interpersonales</p> <p>Roles</p>	<p>Tipo: Según su finalidad es básica Según su nivel es relacional</p> <p>Métodos: Métodos teóricos Métodos estadísticos</p> <p>Diseño:</p>  <pre> graph TD M --> X M --> Y X --> r r --> Y </pre> <p>Población: 202 personas entre los que trabajan directa e indirectamente. Entre Supervisores, Coordinadores, jefes de grupo y fiscalizadores de la ATU</p> <p>Muestra: La muestra estuvo conformada por 75 personas que trabajan directa e indirectamente. Entre Supervisores, Coordinadores, jefes de grupo y fiscalizadores de la ATU</p> <p>Técnicas de recolección de datos: Entrevista Encuesta</p>

						<p>Instrumentos de recolección de datos: Cuestionario para medir la influencia de la política antisoborno para mejorar la gestión fiscalizadora de la ATU, 2022.</p> <p>Métodos de análisis de investigación: Tabulación de datos Representación gráfica Análisis correlacional Interpretación de resultados</p>
--	--	--	--	--	--	--