



Universidad Nacional José Faustino Sánchez Carrión

Facultad de Ingeniería Industrial, Sistemas e Informática

Escuela Profesional de Ingeniería de Sistemas

Diseño de arquitectura empresarial basada en TOGAF de la Gerencia de Transporte y Seguridad

Vial para la Municipalidad Provincial de Barranca, 2023

Tesis

Para optar el Título Profesional de Ingeniero de Sistemas

Autores

Pedro Martin Alexis Bazalar Huertas

Maria Carmen Santos Obispo

Asesor

Mg. Carlos Enrique Chinga Ramos

Huacho – Perú

2024



Reconocimiento - No Comercial – Sin Derivadas - Sin restricciones adicionales

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>

Reconocimiento: Debe otorgar el crédito correspondiente, proporcionar un enlace a la licencia e indicar si se realizaron cambios. Puede hacerlo de cualquier manera razonable, pero no de ninguna manera que sugiera que el licenciante lo respalda a usted o su uso. **No Comercial:** No puede utilizar el material con fines comerciales. **Sin Derivadas:** Si remezcla, transforma o construye sobre el material, no puede distribuir el material modificado. **Sin restricciones adicionales:** No puede aplicar términos legales o medidas tecnológicas que restrinjan legalmente a otros de hacer cualquier cosa que permita la licencia.



UNIVERSIDAD NACIONAL JOSÉ FAUSTINO SÁNCHEZ CARRIÓN

LICENCIADA

(Resolución de Consejo Directivo N° 012-2020-SUNEDU/CD de fecha 27/01/2020)

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

FACULTAD DE Ingeniería Industrial, Sistemas e Informática

ESCUELA PROFESIONAL Ingeniería de Sistemas

INFORMACIÓN DE METADATOS

DATOS DEL AUTOR (ES):		
NOMBRES Y APELLIDOS	DNI	FECHA DE SUSTENTACIÓN
Pedro Martin Alexis Bazalar Huertas	46762572	21/02/2024
Maria Carmen Santos Obispo	47229284	21/02/2024
DATOS DEL ASESOR:		
NOMBRES Y APELLIDOS	DNI	CÓDIGO ORCID
Carlos Enrique Chinga Ramos	40801418	0000-0002-3847-9163
DATOS DE LOS MIEMBROS DE JURADOS – PREGRADO/POSGRADO-MAESTRÍA-DOCTORADO:		
NOMBRES Y APELLIDOS	DNI	CODIGO ORCID
Jorge Antonio Sánchez Guzmán	17829652	0000-0002-2387-2296
Jhonar Angel Gallardo Andrés	42563646	0000-0002-9513-3126
Ronald Demetrio Flores Flores	15300224	0000-0003-4211-7285

Tesis Pedro

INFORME DE ORIGINALIDAD

20%

INDICE DE SIMILITUD

19%

FUENTES DE INTERNET

2%

PUBLICACIONES

8%

TRABAJOS DEL ESTUDIANTE

FUENTES PRIMARIAS

1	repositorio.unjfsc.edu.pe Fuente de Internet	4%
2	hdl.handle.net Fuente de Internet	3%
3	Submitted to Universidad Cesar Vallejo Trabajo del estudiante	1%
4	repositorio.ucv.edu.pe Fuente de Internet	1%
5	olavarria.com Fuente de Internet	1%
6	repositorio.upeu.edu.pe:8080 Fuente de Internet	1%
7	nyelbiran.com Fuente de Internet	1%
8	Submitted to Universidad Tecnologica del Peru Trabajo del estudiante	1%
9	www.transporte.gov.ar Fuente de Internet	

DEDICATORIA

Dedico este trabajo a mi familia,
especialmente a mi progenitora, quien me ha
respaldado en mi trayectoria académica.

Pedro Martin

Dedico este trabajo de investigación a mis
progenitores, en particular a mis educadores
que han respaldado mi desarrollo académico
en su totalidad.

María Carmen

ÍNDICE

DEDICATORIA	5
ÍNDICE	6
RESUMEN	8
ABSTRACT	9
CAPÍTULO I.....	10
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	10
1.1. Descripción de la realidad problemática.....	10
1.2. Formulación del problema.....	12
1.2.1. Problema general.....	12
1.2.2. Problemas específicos.....	12
1.3. Objetivos de la investigación.....	12
1.3.1. Objetivo general.....	12
1.3.2. Objetivos específicos.....	13
1.4. Justificación de la Investigación	13
1.5. Delimitación del estudio.....	15
1.6. Viabilidad del estudio.....	16
CAPÍTULO II.....	18
MARCO TEÓRICO.....	18
2.1. Antecedentes de la investigación.....	18
2.1.1. Antecedentes internacionales.....	18
2.1.2. Antecedentes nacionales.....	20
2.2. Bases teóricas.....	23
2.2.1 Arquitectura empresarial.....	23
2.2.2 TOGAF	23
2.2.3 Transporte y Seguridad Vial:	23
2.2.4 Marco Conceptual de la Gerencia de Transporte y Seguridad Vial.....	24
2.3. Bases Filosóficas	24
2.4. Definición de términos básicos.....	25
2.5. Hipótesis de la investigación	25
2.5.1 Hipótesis General	25
2.5.2 Hipótesis específicas.....	26
2.6. Operacionalización de las variables:	26
CAPÍTULO III	29
METODOLOGÍA.....	29

3.1. Diseño metodológico.....	29
3.2. Población y Muestra.....	30
3.3. Técnicas e instrumentos de recolección de datos.....	30
3.3.1. Técnicas a emplear	30
3.3.2. Descripción de los instrumentos	30
3.4. Técnicas para el procesamiento de la información	30
3.5. Matriz de Consistencia	30
CAPITULO IV	34
RESULTADOS	34
4.1. Resultados.....	34
4.1.1. Análisis de los resultados.....	34
4.1.2. Contrastación de las hipótesis	42
CAPITULO V	44
DISCUSIONES	44
5.1. Discusiones	44
CAPITULO VI	46
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	46
6.1. Conclusiones.....	46
6.2. Recomendaciones.....	47
CAPITULO V	48
REFERENCIA.....	48
5.1. Fuentes bibliográficas	48

RESUMEN

El estudio corresponde al “Diseño de arquitectura empresarial basada en TOGAF de la Gerencia de Transporte y Seguridad Vial para la Municipalidad Provincial de Barranca, 2023.”, el cual tuvo como objetivo la instauración de arquitectura empresarial para la adecuación de procesos y estrategias con tecnologías informáticas, para el manejo del tránsito y la protección vial en la provincia y municipio de Barranca, 2023, para lo cual, la investigación fue de tipo aplicada, enfoque cuantitativo, de diseño cuasiexperimental, de nivel causal, con una muestra de 15 trabajadores en estudio, a los cuales se les aplicó la técnica de la encuesta y el cuestionario como instrumento. Los resultados concluyen que la Instauración de la Arquitectura Empresarial permitió optimizar la gestión estratégica, mejorar los procesos y perfeccionar la optimización de las Tecnologías de la Información de la Gerencia de Transporte y Seguridad Vial de la Municipalidad Provincial de Barranca, tienen una buena asociación, debido a que el alfa es 0.05%.

Palabras Claves: Arquitectura Empresarial, TOGAF, Gerencia de Transporte y Seguridad Vial, Municipalidad Provincial de Barranca.

ABSTRACT

The study corresponds to the “Design of business architecture based on TOGAF of the Transportation and Road Safety Management for the Provincial Municipality of Barranca, 2023.”, which had as its objective the establishment of business architecture for the adaptation of processes and strategies with computer technologies. , for traffic management and road protection in the province and municipality of Barranca, 2023, for which, the research was applied, quantitative approach, quasi-experimental design, causal level, with a sample of 15 workers under study , to which the survey technique and the questionnaire were applied as an instrument. The results conclude that the Establishment of the Business Architecture allowed optimizing strategic management, improving processes and perfecting the optimization of Information Technologies of the Transportation and Road Safety Management of the Provincial Municipality of Barranca, they have a good association, due because the alpha is 0.05%.

Keywords: Business Architecture, TOGAF, Transportation and Road Safety Management, Provincial Municipality of Barranca.

CAPÍTULO I

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1.Descripción de la realidad problemática

El municipio de la provincia de Barranca enfrenta diversos desafíos en la administración del transporte y la seguridad vial dentro de su jurisdicción. Estos problemas generaron la necesidad de desarrollar una tesis de investigación titulada “Diseño de una arquitectura empresarial basada en TOGAF para la gestión del transporte y la seguridad vial para el Municipio de la Provincia de Barranca”, ya que existen una serie de problemas, los cuales se describirán a continuación, para su respectiva comprensión:

Uno de los problemas más apremiantes es la falta de una estructura organizacional y procesos claros en la Gestión del Transporte y la Seguridad Vial. Esto da como resultado una diligencia ineficaz y descoordinada, lo que dificulta la implementación de políticas eficientes en transporte y seguridad vial a nivel provincial. La ausencia de una arquitectura empresarial bien definida ha generado una falta de alineación estratégica, lo que limita la capacidad de la municipalidad para tomar decisiones informadas y oportunas.

Otro reto significativo radica en la insuficiente formación y sensibilización de los funcionarios y colaboradores de la Dirección mencionada. La falta de conocimientos especializados en temas como la planificación del transporte, el

cómo administrar el tráfico y la poca importancia en la seguridad vial ha limitado la capacidad de la municipalidad para abordar eficazmente los problemas relacionados con el transporte y la seguridad vial.

A su vez la falta de conciencia y educación vial de los usuarios de las vías. La municipalidad se enfrenta a un desafío en cuanto a la implementación de programas de educación y también de campañas que permitan la concientización dirigida a los conductores, peatones y ciclistas. La falta de conocimiento y los problemas relacionados con las normas de tránsito, la observancia de los límites de velocidad y la implementación de las precauciones adecuadas colaboran en la creación de un entorno vial más riesgoso.

Además, se observa una carencia de Sistemas de información adecuada para el registro y seguimiento de datos relacionados con el transporte y la seguridad vial. Esto da como resultado una falta de información confiable y actualizada, lo cual dificulta la detección de inconvenientes y la adopción de decisiones basadas en evidencia.

La falta de sistemas integrados también ha llevado a la duplicación de esfuerzos y a una asignación ineficiente de recursos.

La falta de un enfoque estructurado, como nos lo da la arquitectura empresarial, también afecta la gestión de recursos tecnológicos, la asignación estratégica de presupuestos y la evaluación de tecnología existente.

Además, la falta de capacitación y conocimiento en cuanto a la arquitectura empresarial dentro de la gerencia en mención es otro desafío importante. La falta de comprensión sobre los principios y prácticas de TOGAF limita la capacidad de

los profesionales involucrados para diseñar y desarrollar una arquitectura empresarial robusta.

1.2. Formulación del problema

1.2.1. Problema general.

- ¿En qué medida la arquitectura empresarial mejora la alineación de procesos y estrategias con las tecnologías de la información en la administración del transporte y la seguridad en la Municipalidad Provincial de Barranca, 2023?

1.2.2. Problemas específicos.

- a) ¿En qué medida el modelo empresarial mejora la administración estratégica del tránsito y la gestión de la seguridad vial en el Municipio de Barranca?
- b) ¿En qué medida la estructura corporativa ha perfeccionado los procedimientos de gestión del transporte y la seguridad vial en la provincia y municipio de Barranca?
- c) ¿En qué medida la estructura empresarial mejora la concordancia entre los objetivos y estrategias con las Tecnologías de Información de la Dirección de Transporte y Seguridad Vial de la Municipalidad Provincial de Barranca?

1.3. Objetivos de la investigación

1.3.1. Objetivo general.

Instauración de arquitectura empresarial para adecuación de procesos y estrategias con tecnologías informáticas para el manejo del tránsito y la protección vial en la provincia y municipio de Barranca, 2023.

1.3.2. Objetivos específicos.

- a) Implementar Arquitectura Empresarial que permita mejorar la gestión estratégica de gestión estratégica del tránsito y la supervisión de la seguridad vial en la provincia y municipio de Barranca.
- b) Implementar Arquitectura Empresarial para mejorar los procedimientos de gestión del transporte y la seguridad vial en la provincia y municipio de Barranca.
- c) Implementar Arquitectura empresarial que permita mejorar el alineamiento entre los objetivos y estrategias con las Tecnologías de información de la Gestión del tránsito y seguridad vial en la provincia y municipio de Barranca.

1.4. Justificación de la Investigación

Esta investigación se basa en el requerimiento de abordar desafíos y cuestiones cotidianas como la administración del tráfico y la protección vial en áreas relacionadas. Este estudio se basa en las siguientes consideraciones:

Mejora de la eficiencia y efectividad: Con un enfoque integral basada en TOGAF, es decir una implementación de arquitectura empresarial se podrá proporcionar un marco estructurado para la administración de transporte y seguridad vial. Lo antes mencionado permitirá mejorar alineación de los objetivos estratégicos de la gerencia, estos estar ordenados con los sistemas de información y los procesos, y una asignación más eficiente de recursos y proyectos. El presente trabajo aspira a que se tenga una mejora en la eficacia y efectividad de las medidas aplicadas.

Enfoque sistemático y holístico: el diseño de la arquitectura empresarial proporciona un enfoque sistemático y holístico que resolverá los viejos problemas de la gestión del transporte y la seguridad vial. Al adoptar TOGAF como sistema de referencia, se pueden tener en cuenta todos los aspectos relevantes, como la infraestructura vial, la educación vial, la gestión del tráfico y la recopilación de datos. Garantiza la adopción de decisiones fundamentadas y la implementación de soluciones integrales y sostenibles.

Mejora de la toma de decisiones: la estructura empresarial dificulta que la dirección tome decisiones. Al desarrollar una arquitectura empresarial basada en TOGAF, puede crear estructuras y procesos que le permitan recopilar, analizar y utilizar información importante para tomar buenas decisiones, especialmente las estratégicas. Esto le dará al municipio una base sólida para desarrollar políticas y acciones de gestión efectivas.

Reducción de riesgos y costos: La adopción de una AE fundamentada en TOGAF permitirá identificar y mitigar riesgos potenciales en la gestión de transporte y seguridad vial. Anticipar y abordar proactivamente problemas y desafíos potenciales utilizando un conocimiento profundo y una comprensión precisa de la interrelación entre los sistemas y procesos involucrados. Además, una mejor asignación de recursos y una gestión de proyectos más eficiente pueden reducir los costos y mejorar el manejo de los recursos disponibles.

Finalmente, la investigación sobre la aplicación de AE basada en TOGAF en la gestión conectada está respaldada por la urgencia de mejorar la eficiencia y efectividad en la administración del tráfico y la seguridad vial, adoptar un enfoque sistemático y holístico, mejorar la toma de decisiones y reducir riesgos y costos.

Estas mejoras contribuirán a una gestión del tráfico y la protección vial más eficiente, segura y sostenible en la ciudad.

1.5. Delimitación del estudio

Espacial y Social:

En cuanto a la distribución espacial de este trabajo, el foco está en los equipamientos de la provincia y municipio de Barranca, ubicada en una zona norte del Departamento de Lima de Perú. Todos los datos, análisis y resultados obtenidos se aplicarán y contextualizarán dentro de los límites geográficos y administrativos de esta municipalidad. Se considerará tanto a la infraestructura vial como los sistemas de transporte y la administración de la seguridad vial específicamente en este entorno.

La delimitación social de la investigación se enfoca en la gerencia en mención. El estudio se centrará en los actores, funcionarios y profesionales involucrados en esta área específica de la municipalidad. Se considerará la interacción entre la gerencia, los demás departamentos de la municipalidad y las partes interesadas externas relacionadas a los temas que ya se mencionó en el párrafo anterior, como también las empresas de transporte, organismos reguladores y la comunidad local.

Conceptual:

El marco conceptual de este estudio se centra en las siguientes etapas:

Arquitectura Empresarial: La investigación se centra principalmente en la implementación de EA en la respectiva administración. Esto incluye el análisis y diseño de estructura organizacional, procesos, sistemas de información y tecnologías que apoyen la administración efectiva del tránsito y la seguridad vial en el municipio.

TOGAF: Este estudio utilizará TOGAF (Open Group Architecture Framework) como guía para el diseño del modelo empresarial. TOGAF depara un enfoque estructurado y estándares de mejores prácticas para desarrollar, implementar y mantener la arquitectura empresarial de una organización.

Gestión del tráfico y seguridad vial: El estudio se centra en áreas específicas de la administración del tráfico y la protección vial en la provincia y municipio de Barranca. Esto incluye analizar políticas, estrategias y procesos relacionados con el tráfico rodado y la seguridad vial, e identificar desafíos y oportunidades específicos en esta área.

Municipalidad Provincial de Barranca: La investigación se limitará al ámbito de la Municipalidad Provincial de Barranca. Esto implica que los resultados y conclusiones obtenidos serán aplicables únicamente a esta municipalidad y no se generalizarán a otras municipalidades o contextos geográficos diferentes.

1.6. Viabilidad del estudio

Podemos considerar el acceso a la información como una viabilidad del estudio, ya que es importante asegurarse de que haya acceso suficiente a la información relevante para llevar a cabo la investigación. Esto incluye documentos, políticas, datos de transporte y seguridad vial, así como información sobre la estructura organizativa y los procesos de la gerencia en mención. Como trabajamos en la gerencia en mención contamos con la disponibilidad adecuada de datos y documentos pertinentes, por ende, la viabilidad del estudio se ve fortalecida.

También considerar la colaboración institucional, ya que, la contribución y el apoyo de la dirección son esenciales para realizar una investigación. Esto implica

obtener el consentimiento y la cooperación de los responsables de la gerencia, así como el acceso a los profesionales y funcionarios clave que puedan proporcionar información y participar en el estudio. La viabilidad se ve favorecida ya contamos con el respaldo del Gerente del área en donde realizaremos la investigación.

En referencia a los recursos y tiempo, contamos con la disponibilidad tanto de tiempo como el presupuesto para la realización del estudio en función de los plazos establecidos.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes de la investigación.

2.1.1. Antecedentes internacionales.

En la investigación realizada por Gómez, S. (2023) denominado "Diseño de una arquitectura empresarial para la empresa Archivos del Estado y Tecnologías de la Información", Colombia, se desarrolló un diseño de una AE para la empresa EA&TI, esto permite la alineación estratégica de los requisitos del negocio con las soluciones de TI y utiliza un enfoque mixto (cualitativo y cuantitativo) descrito en 4 fases: investigación, diagnóstico, diseño estructura y progreso de implementación. Los resultados mostraron que se debe fortalecer su ecosistema tecnológico y alinearlo con la estrategia corporativa. Se concluyó que AE&TI debería reforzar su estrategia de negocio para que la misma este soportada por las tecnologías que dinamicen la respuesta y de los productos aumente su calidad y de los servicios que entregue la organización.

Mendoza, C. & Velásquez, G. (2021), en su investigación denominada "Revisión Sistemática: La Arquitectura Empresarial en las Organizaciones para la toma de decisiones con la Mitología TOGAF", tuvo como objetivo realizar la

revisión sistemática de todo el material concerniente a la Arquitectura empresarial basado en TOGAF, utilizo como metodología guía PRIMA (Preferred Reporting Items For Systematic reviews and MetaAnayses), tuvo como resultado que de las 17 investigaciones el 71% son investigaciones empíricas y el 29% son investigaciones teóricas, y concluye que la metodología TOGAF mejora la toma de decisiones alineando los procesos tecnológicos con los procesos de negocio. Gallegos D. (Gallegos, 2019) en su investigación denominada: “Arquitectura Empresarial de Referencia para Servicios Mínimos de e-Government Municipal en Chile”, realizado en la Universidad del Bio Bio tuvo como objetivo construir una AE para e- government municipal, como metodología se estableció 7 etapas, las primeras tres consistió en estudiar las evidencias, la cuarta es la selección de los servicios, la quinta se construye la Arquitectura empresarial, la sexta se establece un estudio de caso, la séptima es la publicación de los resultados y tuvo conclusión la implementación de mínimos servicios que los municipio deben tener según la legislación chilena vigente.

Bernejo, G., Ibarra A., Garay, V.& Zabala H. (2022), en su artículo científico denominado: “Parámetros a considerar en una excelente gerencia de transporte” su propósito es contribuir a la organización tanto en su crecimiento como fortalecer las bases sobre las que trabaja el equipo. Utilizo un método basado en la investigación de la literatura mediante revisión bibliográfica., y tuvo como resultado la evaluación de habilidades técnicas del gerente y su capacidad de liderazgo, ya que sin ella no se puede tener una buena gestión del transporte y decide que las organizaciones logran una alta productividad cuando tienen un buen ambiente de trabajo y esto se logra considerando a todo el grupo de trabajo,

que a pesar de la dirección del gerente hay una comunicación efectiva. Información y con ello permite un mejor desarrollo de las tareas y hace que los empleados sean más productivos.

Molina, N. (2023), en su trabajo de investigación denominado “Modelo de arquitectura empresarial del método ADM para la Pymes silenciadores y Exostos Bogotá”, cuyo objetivo fue resolver las dificultades en la competitividad y la cultura empresarial mediante la definición de un enfoque metodológico para la Arquitectura Empresarial TOGAF a pymes , y utilizo como metodología descriptiva, con un enfoque aplicado, y se utilizó como información secundaria la metodología ADM hacia la empresa, como resultados se obtuvo que la aplicación del ADM TOGAF es más preciso y le da un enfoque puntual al análisis desarrollado y termina concluyendo que la aplicación del ADM mejora el alineamiento estratégico de la tecnología de la información y sus procesos .

2.1.2. Antecedentes nacionales.

Arango, C. G., & Coleman, A. D. (2022) llevaron a cabo una investigación titulada "Marco de configuración empresarial basado en TOGAF para la supervisión de las transacciones de la compañía Integración en Telecomunicaciones S. A. C" con el propósito de obtener el grado de Ingeniero en Administración Empresarial. El objetivo principal de este estudio es evaluar el impacto del modelo AE, respaldado en TOGAF, en la dirección de las ventas de TEC SAC. La metodología empleada es de naturaleza cuantitativa, con un nivel de diseño tanto explicativo como experimental. La muestra incluyó a 45

individuos que desempeñan funciones en el ámbito de las transacciones comerciales. La conclusión alcanzada fue que el modelo de estructura empresarial, basado en TOGAF, ejerce una influencia positiva en la gestión de las ventas al establecer un vínculo efectivo entre el modelo arquitectónico y la supervisión de las transacciones comerciales, con un índice del 91,4%.

Luque, B. (2022) en su investigación titulada "Análisis de la excelencia de aplicaciones generadas por BPM para la administración de procedimientos en una dirección regional de Transporte Peruano", con la intención de obtener el grado de Ingeniero en Sistemas de la Universidad del Señor de Sipán, tiene como meta evaluar la excelencia de las aplicaciones generadas mediante BPM en la Autoridad Regional de Transporte del Perú. En este contexto, la aplicación de la norma ISO/IEC 25010 dentro de la metodología BPM busca asegurar que el 90% de la calidad máxima cumpla con los requisitos establecidos. El análisis concluyó que la creación de un prototipo de aplicación BPM para gestionar los procedimientos de envío facilita la rápida y sencilla elaboración de aplicaciones en el ámbito del transporte, permitiendo así la construcción fácil y veloz de dichas aplicaciones.

Herrera J. (2019) en su estudio denominado "Desarrollo de una arquitectura empresarial para mejorar la gestión de tecnologías de información en la Dirección General de Infraestructura, Equipamiento y Mantenimiento de Salud (DGIEM)", cuyo objetivo era descubrir en qué grado la implementación de EA fundamentado en TOGAF optimizar el nivel del manejo de las tecnologías de la información, utilizo una metodología de investigación con diseño pre experimental, de tipo aplicada, y concluye que la gestión TI la Dirección General

de Infraestructura, Equipamiento y Mantenimiento (DGIEM) ha mejorado la productividad tras implementar un modelo empresarial a través de TOGAF.

Aguilar & Pacheco (2019) en su investigación denominada “Automatización del área de registro civil y su impacto en la satisfacción laboral de los trabajadores de la Municipalidad Provincial de Chiclayo” que el propósito es estimar el efecto de la automatización del área de registro civil en la complacencia laboral del personal de la provincia y ciudad de Chiclayo. La muestra del estudio son todos los trabajadores del área de registro civil de la provincia y ciudad de Chiclayo. La metodología empleada es cuantitativa y se utiliza como herramienta las encuestas, se lograron los siguientes hallazgos: en conclusión: “La automatización del área de registro civil tuvo un impacto positivo en la satisfacción laboral de los trabajadores de la Municipalidad Provincial de Chiclayo”

González (2019) en su investigación denominada “Automatización del registro civil en el distrito de San Juan de Miraflores y su influencia en la atención al ciudadano” se evaluó el impacto de la automatización del registro civil en los servicios al ciudadano en San Juan de Miraflores a través de una investigación cuantitativo preexperimental y una muestra de ciudadanos que realizaron trámites en las Oficinas del Registro Civil del Condado de San Juan de Miraflores. , y concluyó: La automatización del registro civil en el distrito de San Juan de Miraflores ha tenido un impacto positivo en la atención ciudadana, elevando la excelencia del servicio y de este modo se disminuyeron los tiempos de espera en los servicios.

2.2. Bases teóricas

La base teórica de este estudio es la siguiente:

2.2.1 Arquitectura empresarial

Aquí se pueden incluir los conceptos básicos de la arquitectura empresarial, como la definición y estructura de la arquitectura empresarial, sus componentes principales (organización, procesos, tecnología, información) y Beneficios de implementar arquitectura empresarial en su organización. Arango M., Londoño J & Zapata, J. (2010).

2.2.2 TOGAF

Se debe proporcionar una descripción de TOGAF, sus principios y metodología. Se pueden incluir aspectos como los componentes principales de TOGAF (el ADM - Architecture Development Method, el Enterprise Continuum, los recursos y guías disponibles), así como las fases y actividades involucradas en el desarrollo de una AE basada en TOGAF. The Open Group (2011)

2.2.3 Transporte y Seguridad Vial:

Es importante abordar los aspectos teóricos relacionados con el transporte y la seguridad vial, incluyendo las políticas y regulaciones vigentes en el ámbito local o nacional, los desafíos y problemas comunes en la administración del transporte y la seguridad vial, y las estrategias y enfoques utilizados en otras organizaciones o ciudades para abordar estos problemas. Timoteo C. (2021)

2.2.4 Marco Conceptual de la Gerencia de Transporte y Seguridad Vial

Esta base teórica debe proporcionar una descripción del marco conceptual específico de la gerencia en mención. Esto implica comprender la estructura organizativa, los objetivos y funciones de la gerencia, así como los procesos y sistemas existentes relacionados con el transporte y la seguridad vial.

2.3. Bases Filosóficas

La presente investigación está circunscrito en los 4 siguientes puntos:

Pragmatismo: El pragmatismo filosófico enfatiza la importancia de los resultados prácticos y la utilidad de las ideas y teorías. En el contexto de la investigación, el enfoque pragmático respalda la adopción de TOGAF como marco de referencia, ya que se basa en mejores prácticas y está diseñado para proporcionar resultados prácticos y tangibles. Dewey, J. (1908)

Utilitarismo: El utilitarismo se basa en el principio de maximizar el bienestar general y los beneficios para la sociedad. En este caso, se puede argumentar que el diseño de una AE basada en TOGAF para la gerencia facilitará la optimización de la eficiencia, la seguridad y la calidad beneficiará a la sociedad en su conjunto. Caro, M. (1869).

Humanismo: El humanismo resalta el valor y la dignidad de los seres humanos y aboga por la mejora de las condiciones de vida humanas. En este estudio de caso, se puede argumentar que el diseño de arquitectura empresarial basado en TOGAF mejora la calidad de vida de los ciudadanos al proporcionar

una gestión eficaz y segura del tráfico y la seguridad vial, promoviendo así la seguridad, la movilidad y el bienestar de las personas. Grassi, E. (1993).

2.4. Definición de términos básicos.

Algunos términos clave utilizados en la investigación se definen a continuación:

- **Arquitectura Empresarial:** Zachman J. (1987) Es un enfoque sistémico para la gestión de una organización, en el cual se estructura procesos, tecnologías e información para lograr objetivos estratégicos.
- **TOGAF (The Open Group Architecture Framework):** Haren, V. (1970)
Es un marco extensamente empleado para la concepción y administración de estructura empresarial. TOGAF ofrece un enfoque paso a paso llamado ADM (Método de desarrollo de arquitectura) y un conjunto de guías, herramientas y recursos para ayudar a diseñar e implementar una arquitectura empresarial.
- **Gerencia de Transporte:** Es la parte de gestión y administración del sistema de transporte. en una organización o entidad, esta incluye la planificación, organización, coordinación y supervisión de actividades relacionadas con el transporte, como la infraestructura vial, el tráfico, los medios de transporte y la logística.

2.5. Hipótesis de la investigación

2.5.1 Hipótesis General

La Estructura Empresarial optimiza la concordancia de los procedimientos y tácticas con las tecnologías de información de la dirección

de Administración de Transporte y Seguridad Vial de la Provincia y Municipio de Barranca, 2023.

2.5.2 Hipótesis específicas

- a) La Estructura empresarial mejora la administración estratégica de administración de Tránsito y Seguridad Vial de la Provincia y Municipio de Barranca.
- b) La Estructura empresarial mejora los procedimientos de dirección provincial y municipal de gestión de la seguridad vial y del transporte de Barranca.
- c) La Estructura empresarial mejora el alineamiento entre los objetivos y estrategias con las Tecnologías de información de la Gerencia de Transporte y Seguridad Vial de la Municipalidad Provincial de Barranca.

2.6. Operacionalización de las variables:

Operacionalización de la variable: **Arquitectura Empresarial**

Dimensiones	Indicadores	Ítems	Escala	Nivel/ Rango
Dimensión estratégica	<ul style="list-style-type: none"> • Alineación estratégica • Integración • Contribución 	1-3	<ul style="list-style-type: none"> • Muy de acuerdo • Algo de acuerdo • Ni de acuerdo ni desacuerdo • Algo de acuerdo 	Bajo
Dimensión de procesos	<ul style="list-style-type: none"> • Calidad y eficiencia • Adaptabilidad y flexibilidad. • Automatización 	4-6		Medio
				Alto

Dimensión tecnológica	<ul style="list-style-type: none"> • Infraestructura Tecnológica. • Estandarización • Soporte Técnico 	7-9	<ul style="list-style-type: none"> • Muy en desacuerdo 	
Dimensión de información	<ul style="list-style-type: none"> • Calidad y disponibilidad • Integración y Coherencia • Seguridad y protección 	10-12		

Operacionalización de la variable: **Gerencia de Transporte y Seguridad vial**

Dimensiones	Indicadores	Ítems	Escala	Nivel/ Rango
Dimensión Gestión de Tráfico	<ul style="list-style-type: none"> • Congestión vehicular • Desplazamiento de vehículos • Control del tráfico 	13-15	<ul style="list-style-type: none"> • Muy de acuerdo • Algo de acuerdo • Ni de acuerdo ni desacuerdo 	Bajo Medio Alto
Dimensión Transporte Público	<ul style="list-style-type: none"> • Cantidad de Usuarios • Calidad y eficiencia • Integración 	16-18	<ul style="list-style-type: none"> • Algo de acuerdo • Muy en desacuerdo 	
Dimensión Seguridad vial	<ul style="list-style-type: none"> • Número de accidentes • Mortalidad y lesiones graves 	19-20		

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA

3.1. Diseño metodológico.

El diseño metodológico es la planificación y estructuración de la investigación, en donde se selecciona los métodos y técnicas adecuadas para procesar datos con fines de investigación, es por ello que De acuerdo con el problema descrito, este estudio es una **investigación aplicada** con el objetivo de mejorar la situación existente y adopta un diseño **cuasiexperimental**, ya que las unidades de observación no son aleatorias y de **nivel causal**, debido a que se pretende probar una idea presentada, y con enfoque **cuantitativo**.

3.2. Población y Muestra

La población comprende a la totalidad de empleados de las direcciones de tránsito y seguridad vial de la provincia y municipio de Barranca. No se utilizó una muestra específica porque encuestamos al 100% de la población del área total.

3.3. Técnicas e instrumentos de recolección de datos.

3.3.1. Técnicas a emplear

La técnica a utilizar es la encuesta.

3.3.2. Descripción de los instrumentos

Se utilizará el cuestionario que se ubica en el anexo 01

3.4. Técnicas para el procesamiento de la información

Se obtendrá permiso previo de la Administración de Tránsito y Seguridad Vial de la provincia y municipio de Barranca para procesar la información, se realizará la encuesta y luego se descargará a una hoja de cálculo de Microsoft Excel para facilitar la exportación de datos para su uso en el análisis del software SPSS V.25.0.

3.5. Matriz de Consistencia

Matriz de Consistencia

PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	VARIABLES E INDICADORES	METODOLOGÍA
<p>PROBLEMA GENERAL</p> <p>¿En qué medida la arquitectura empresarial mejora la alineación de procesos y estrategias con las tecnologías de la información en la administración del transporte y la seguridad en la Municipalidad Provincial de Barranca, 2023?</p>	<p>OBJETIVO GENERAL</p> <p>Instauración de arquitectura empresarial para adecuación de procesos y estrategias con tecnologías informáticas para el manejo del tránsito y la protección vial en la provincia y municipio de Barranca, 2023.</p> <p>OBJETIVOS ESPECÍFICOS</p>	<p>HIPÓTESIS GENERAL</p> <p>La Estructura Empresarial optimiza la concordancia de los procedimientos y tácticas con las tecnologías de información de la dirección de Administración de Transporte y Seguridad Vial de la Provincia y Municipio de Barranca, 2023.</p> <p>HIPÓTESIS ESPECÍFICAS</p> <p>a) La Estructura empresarial mejora la administración</p>	<p>VARIABLE: Arquitectura Empresarial</p> <p>Dimensión estratégica</p> <ul style="list-style-type: none"> • Alineación estratégica • Integración • Contribución <p>Dimensión de procesos</p> <ul style="list-style-type: none"> • Calidad y eficiencia • Adaptabilidad y flexibilidad. • Automatización <p>Dimensión tecnológica</p> <ul style="list-style-type: none"> • Infraestructura Tecnológica. • Estandarización • Soporte Técnico <p>Dimensión de información</p> <ul style="list-style-type: none"> • Calidad y disponibilidad • Integración y Coherencia • Seguridad y protección 	<p>TIPO DE INVESTIGACIÓN:</p> <p>Aplicada</p> <p>NIVEL DE INVESTIGACIÓN:</p> <p>Causal.</p> <p>ENFOQUE DE INVESTIGACIÓN:</p> <p>Cuantitativo.</p>

<p>PROBLEMAS ESPECÍFICOS</p> <p>a) ¿En qué medida el modelo empresarial mejora la administración estratégica del tránsito y la gestión de la seguridad vial en el Municipio de Barranca?</p> <p>b) ¿En qué medida la estructura corporativa ha perfeccionado los procedimientos de gestión del transporte y la seguridad vial en la provincia y municipio de Barranca?</p> <p>c) ¿En qué medida la estructura empresarial</p>	<p>a) Implementar Arquitectura Empresarial que permita mejorar la gestión estratégica de gestión estratégica del tránsito y la supervisión de la seguridad vial en la provincia y municipio de Barranca.</p> <p>b) Implementar Arquitectura Empresarial para mejorar los procedimientos de gestión del transporte y la seguridad vial en la</p>	<p>estratégica de administración de Tránsito y Seguridad Vial de la Provincia y Municipio de Barranca.</p> <p>b) La Estructura empresarial mejora los procedimientos de dirección provincial y municipal de gestión de la seguridad vial y del transporte de Barranca.</p> <p>c) La Estructura empresarial mejora el alineamiento entre los objetivos y estrategias con las Tecnologías de información de la Gerencia de Transporte y</p>	<p>VARIABLE: Gerencia de Transporte y Seguridad Vial</p> <p>Dimensión Gestión de Trafico</p> <ul style="list-style-type: none"> • Congestión vehicular • Desplazamiento de vehículos • Control del trafico <p>Dimensión Transporte Publico</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cantidad de Usuarios • Calidad y eficiencia • Integración <p>Dimensión Seguridad vial</p> <ul style="list-style-type: none"> • Número de accidentes • Mortalidad y lesiones graves 	<p>DISEÑO:</p> <p>cuasiexperimental</p> <p>POBLACIÓN:</p> <p>15 trabajadores de la municipalidad.</p> <p>INSTRUMENTO:</p> <p>Encuesta, Likert</p>
--	---	---	---	--

<p>mejora la concordancia entre los objetivos y estrategias con las Tecnologías de Información de la Dirección de Transporte y Seguridad Vial de la Municipalidad Provincial de Barranca?</p>	<p>provincia y municipio de Barranca.</p> <p>c) Implementar Arquitectura empresarial que permita mejorar el alineamiento entre los objetivos y estrategias con las Tecnologías de información de la Gestión del tránsito y seguridad vial en la provincia y municipio de Barranca.</p>	<p>Seguridad Vial de la Municipalidad Provincial de Barranca.</p>		
---	--	---	--	--

CAPITULO IV

RESULTADOS

4.1. Resultados

4.1.1. Análisis de los resultados

Se desarrolló la encuesta antes de implementar la Arquitectura Empresarial en la Gerencia de Transporte y Seguridad Vial, teniendo el siguiente resultado relacionado a la dimensión estratégica:

Tabla 1

Resultado del cuestionario de la dimensión estratégica (pretest)

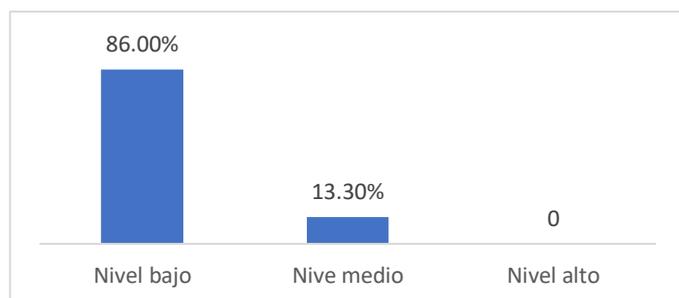
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Nivel Bajo	13	86,7	86,7	86,7
	Nivel Medio	2	13,3	13,3	100,0
	Nivel Alto	-	-	-	100,0
	Total	15	100,0	100,0	

Nota: Elaboración propia

De los datos procesados para la dimensión estratégica se obtuvo que el 86,7% para el nivel bajo, 13,3% para el nivel medio y 0% para el nivel alto.

Figura 1

Gráfico del resultado de cuestionario de la dimensión estratégica (pretest)



Nota: Elaboración propia

Después de realizar el trabajo de arquitectura empresarial en la Gerencia se tomo nuevamente el cuestionario y se obtuvo los siguientes valores:

Tabla 2
Resultado del cuestionario de la dimensión estratégica (postest)

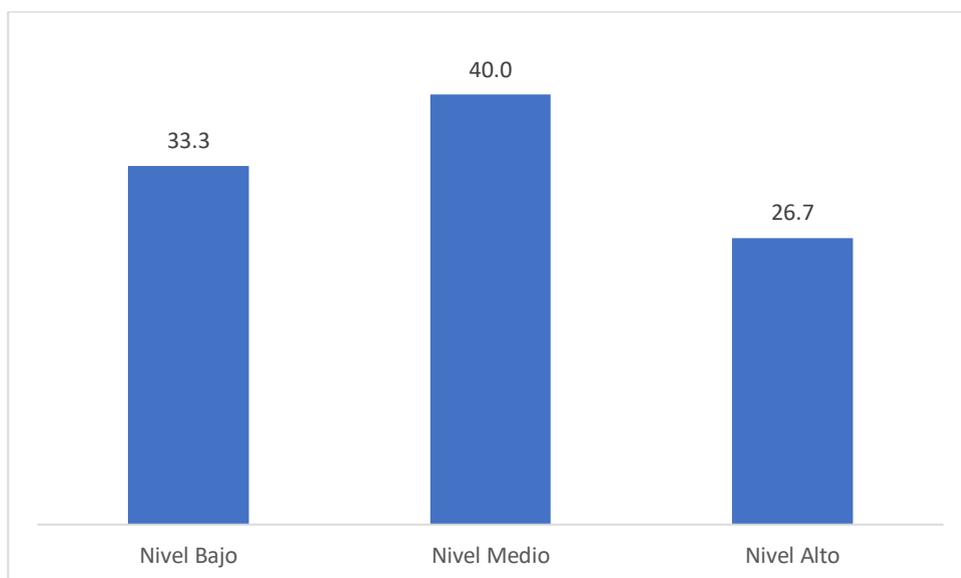
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Nivel Bajo	5	33,3	33,3	33,3
	Nivel Medio	6	40,0	40,0	73,3
	Nivel Alto	4	26,7	26,7	100,0
	Total	15	100,0	100,0	

Nota: Elaboración propia

Se puede observar que el nivel bajo tiene un 33.3%, el nivel medio tiene un 40% y el nivel alto cuenta con un 26.7%.

Figura 2

Gráfico del resultado de cuestionario de la dimensión estratégica (postest)



Nota: Elaboración propia

En referencia a la dimensión de procesos se obtuvo lo siguiente:

Tabla 3
Resultado del cuestionario de la dimensión de procesos (pretest)

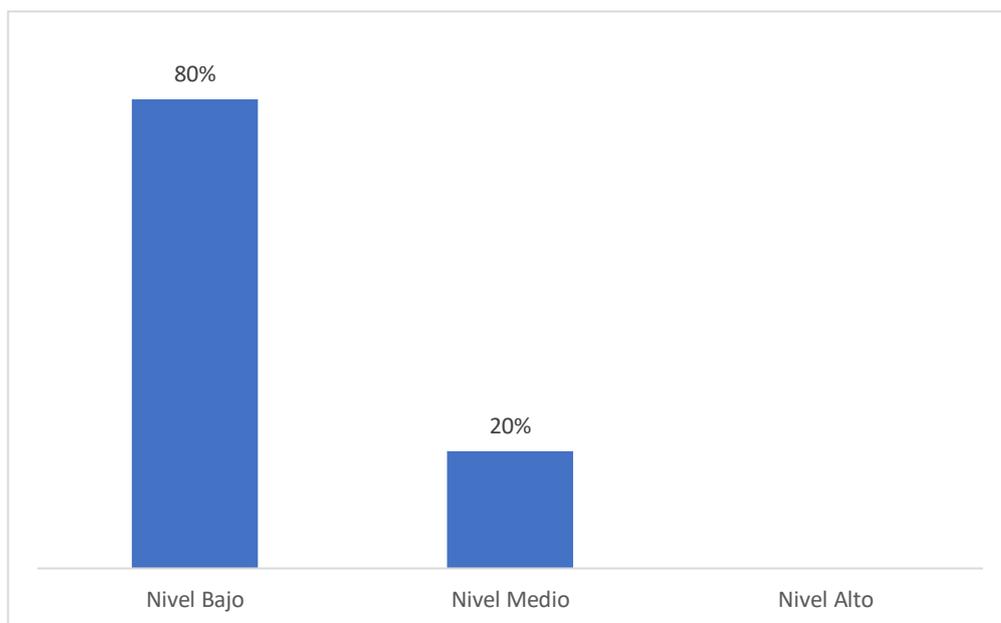
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Nivel Bajo	12	80,0	80,0	80,0
	Nivel Medio	3	20,0	20,0	100,0
	Nivel Alto	-	-	-	100,0
	Total	15	100,0	100,0	

Nota: Elaboración propia

Se puede observar que el nivel bajo tiene un 80.0%, el nivel medio tiene un 20% y el nivel alto un 0%, de un total de 15 encuestados.

Figura 3

Gráfico del resultado de cuestionario de la dimensión de procesos (pretest)



Nota: Elaboración propia

Después del trabajo de Arquitectura empresarial se realizó el mismo cuestionario y se obtuvo los siguientes resultados:

Tabla 4
Resultado del cuestionario de la dimensión de procesos (postest)

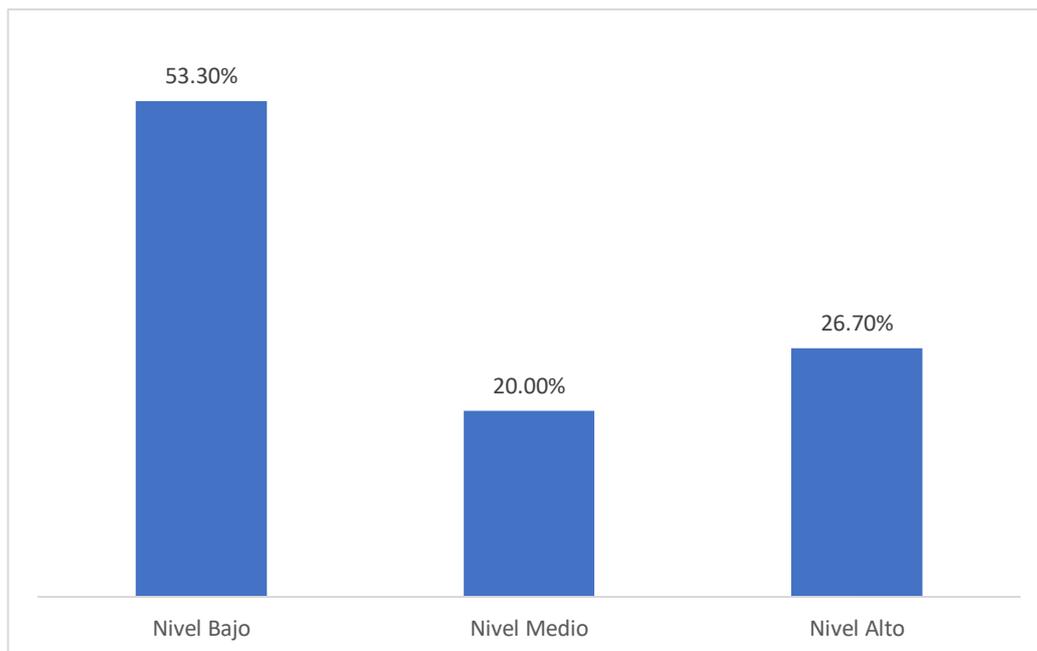
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Nivel Bajo	8	53,3	53,3	53,3
	Nivel Medio	3	20,0	20,0	73,3
	Nivel Alto	4	26,7	26,7	100,0
	Total	15	100,0	100,0	

Nota: Elaboración propia

Se puede observar que el nivel bajo tiene un 53.30%, el nivel medio tiene un 20% y el nivel alto un 26.7%, de un total de 15 encuestados.

Figura 4

Gráfico del resultado de cuestionario de la dimensión de procesos (postest)



Nota: Elaboración propia

En referencia a la dimensión de tecnológica se obtuvo lo siguiente:

Tabla 5
Resultado del cuestionario de la dimensión tecnológica (pretest)

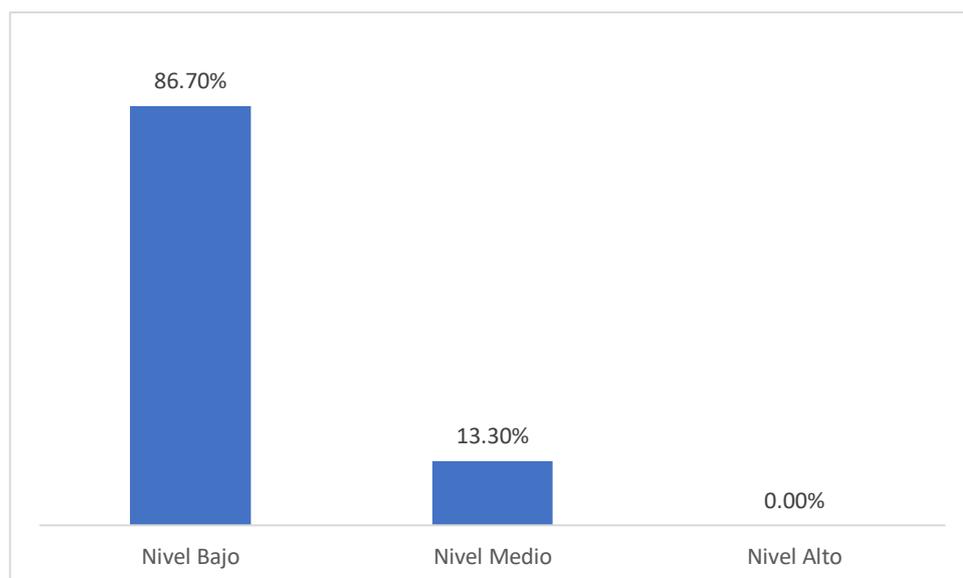
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Nivel Bajo	13	86,7	86,7	80,0
	Nivel Medio	2	13,3	13,3	100,0
	Nivel Alto	-	-	-	100,0
	Total	15	100,0	100,0	

Nota: Elaboración propia

Se puede observar que el nivel bajo tiene un 86.7%, el nivel medio tiene un 13.3%, y el nivel alto un 0% de un total de 15 encuestados.

Figura 5

Gráfico del resultado de cuestionario de la dimensión tecnológica (pretest)



Nota: Elaboración propia

Después del trabajo de Arquitectura empresarial se realizó el mismo cuestionario y se obtuvo los siguientes resultados:

Tabla 6
Resultado del cuestionario de la dimensión tecnológica (postest)

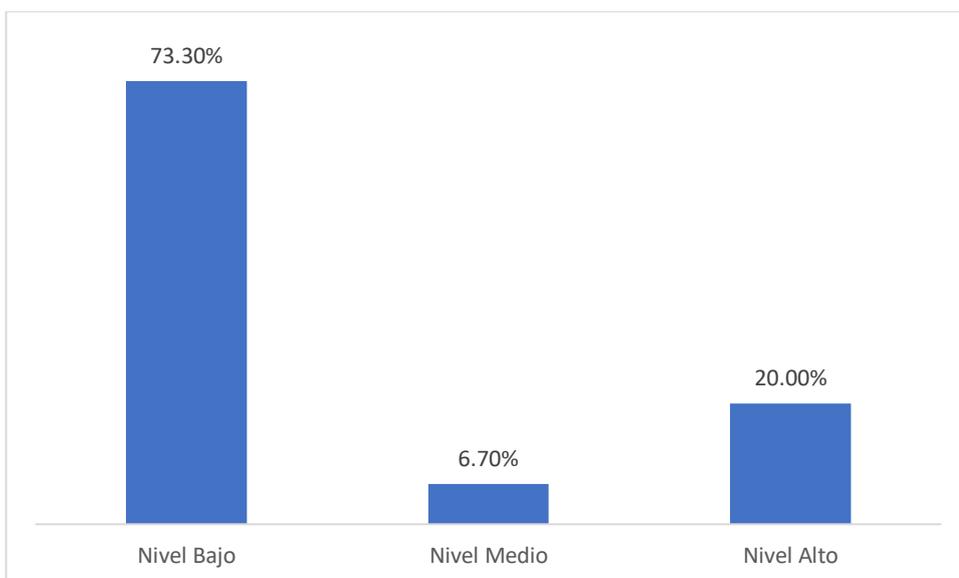
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Nivel Bajo	11	73,3	73,3	73,3
	Nivel Medio	1	6,7	6,7	80,0
	Nivel Alto	3	20,0	20,0	100,0
	Total	15	100,0	100,0	

Nota: Elaboración propia

Se puede observar que el nivel bajo tiene un 73.3%, el nivel medio tiene un 6.7%, y el nivel alto un 20% de un total de 15 encuestados.

Figura 6

Gráfico del resultado de cuestionario de la dimensión tecnológica (postest)



Nota: Elaboración propia

En referencia a la dimensión de información se obtuvo lo siguiente:

Tabla 7
Resultado del cuestionario de la dimensión de información (pretest)

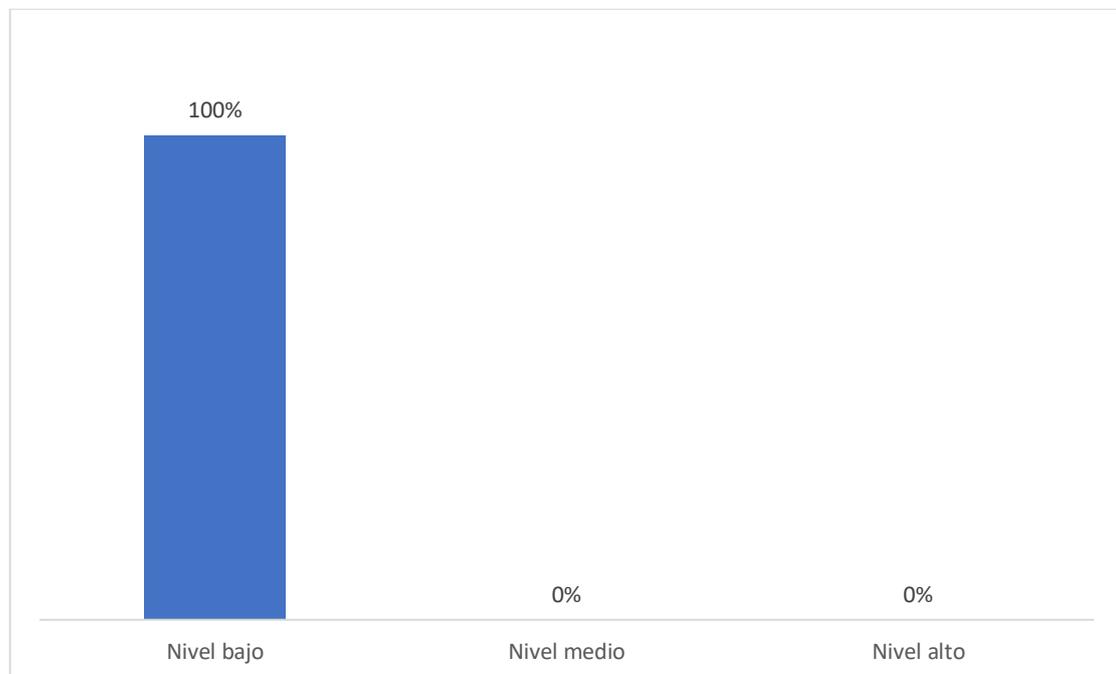
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Nivel Bajo	15	100,0	100,0	100,0
	Nivel Medio	-	-	-	100,0
	Nivel Alto	-	-	-	100,0
	Total	15	100,0	100,0	

Nota: Elaboración propia

Se puede observar que el nivel bajo tiene un 100.0%, el nivel medio y alto tiene un 0%.

Figura 7

Gráfico del resultado de cuestionario de la dimensión de información (pretest)



Nota: Elaboración propia

Después del trabajo de Arquitectura empresarial se realizó el mismo cuestionario y se obtuvo los siguientes resultados:

Tabla 8
Resultado del cuestionario de la dimensión de información (postest)

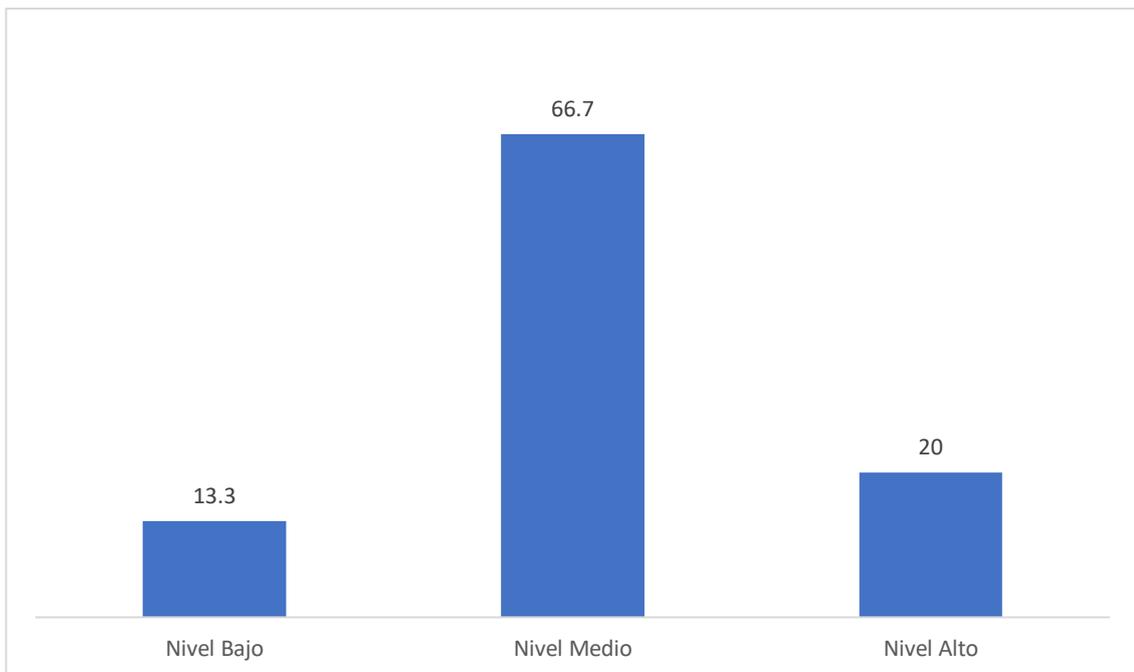
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Nivel Bajo	2	13,3	13,3	13,3
	Nivel Medio	10	66,7	66,7	80,0
	Nivel Alto	3	20,0	20,0	100,0
	Total	15	100,0	100,0	

Nota: Elaboración propia

Se puede observar que el nivel bajo tiene un 13.3%, el nivel medio tiene un 66.7%, y el nivel alto un 20% de un total de 15 encuestados.

Figura 8

Gráfico del resultado de cuestionario de la dimensión de información (postest)



Nota: Elaboración propia

4.1.2. Contrastación de las hipótesis

Hipótesis específica N° 1:

La arquitectura empresarial mejora la gestión estratégica del tránsito y la administración de la seguridad vial en la provincia y municipio de Barranca. Seguimos considerando las afirmaciones de la hipótesis nula y la hipótesis alternativa.

La hipótesis nula o H0:

Lo anterior no brinda oportunidad para optimizar la gestión estratégica del tránsito y la administración de la seguridad vial en la provincia y municipio de Barranca.

La hipótesis alterna o H1:

Si permite optimizar la gestión estratégica del tránsito y la gestión de la seguridad vial en la provincia y municipio de Barranca.

Con base en la prueba paramétrica, obtenemos los siguientes resultados: Dado que alfa es 0,05%, el valor de P es 0,001, lo que muestra que se acepta la hipótesis alternativa.

Hipótesis específica N° 2:

Arquitectura empresarial mejora procesos de gestión del transporte y seguridad vial en la provincia y municipio de Barranca

Seguimos considerando las afirmaciones de la hipótesis nula y la hipótesis alternativa.

La hipótesis nula o H0:

Impide optimizar los procesos de gestión del transporte y la seguridad vial en la provincia y municipio de Barranca.

La hipótesis alterna o H1:

Si permite optimar los procesos de la Gerencia de Transporte y Seguridad Vial de la Municipalidad Provincial de Barranca.

Con base en la prueba paramétrica, obtenemos los siguientes resultados: Dado que alfa es 0,05%, el valor de P es 0,001, lo que muestra que se respalda la hipótesis alternativa.

Hipótesis específica N° 3:

La Arquitectura empresarial mejora el alineamiento entre los objetivos y estrategias con las Tecnologías de información de la Gerencia de Transporte y Seguridad Vial de la Municipalidad Provincial de Barranca

Procedemos a considerar los enunciados de la hipótesis nula y alterna

La hipótesis nula o H0:

No puede mejorar la coherencia entre los objetivos y estrategias de la gestión del tránsito y la seguridad vial y las tecnologías de la información en la provincia y municipio de Barranca.

La hipótesis alterna o H1:

Si permite mejorar la coherencia entre los objetivos y estrategias TI de gestión del tránsito y la seguridad vial en la provincia y municipio de Barranca.

Con base en la prueba paramétrica conseguimos los siguientes resultados: Dado un alfa de 0.05%, el valor de P es 0.001, lo que indica que se respalda la hipótesis alternativa.

CAPITULO V

DISCUSIONES

5.1. Discusiones

Sostenemos que el primer resultado es que la aplicación de la estructura empresarial puede adaptar objetivos y estrategias específicas de gestión del transporte y la seguridad del tránsito en la provincia y municipio de Barranca, ya que puede proporcionar una visión de gestión completa y estructurada que facilite su comprensibilidad, complejidad e interrelaciones.

El hallazgo importante de la arquitectura empresarial implementada en el manejo del Transporte y Seguridad Vial, vial es que se evidencia un impacto favorable al tener una visión global y alineada a los objetivos estratégicos de la municipalidad.

Determinamos que el segundo efecto es que la instauración de la arquitectura empresarial posibilita adecuar los procesos con los objetivos estratégicos de la gestión del transporte y la seguridad vial en la provincia y municipio de Barranca, porque permite adaptar y mejorar los procesos, de manera óptima, porque tienen la atención adecuada.

El hallazgo importante es que se realizó el ajuste a los procesos más relevantes de la organización, redireccionando esfuerzos al cumplimiento de los objetivos, teniendo una forma de trabajo más eficiente.

Encontramos que el tercer resultado fue que la instauración de la estructura empresarial permitió adaptar las TI a los procedimientos de gestión del transporte y la seguridad vial en la provincia y municipio de Barranca, ya que permitió que estos procesos estuvieran soportados en la información y los sistemas viales Tecnologías de la información suficientes para su normal desarrollo.

Los principales resultados fueron que se realizaron cambios en los sistemas de información que respaldan los procedimientos de gestión y se optimizaron los equipos y redes de cómputo para asegurar el adecuado funcionamiento, soporte y continuidad de los servicios.

CAPITULO VI

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

6.1. Conclusiones

- La Instauración de la Arquitectura Empresarial permitió optimizar la gestión estratégica de la Gerencia de Transporte y Seguridad Vial de la Municipalidad Provincial de Barranca. Esto se demostró con los resultados después de haberlos procesados con SPSS, lo importante es que los colaboradores siempre mostraron buena disponibilidad al ofrecer información de los diferentes componentes de la AE y al implementar las recomendaciones.
- La Implantación de la Arquitectura Empresarial permitió mejorar los procesos de la Gerencia de Transporte y Seguridad Vial de la Municipalidad Provincial de Barranca, cabe señalar que los procesos de línea base estaban mal alineados, no estaban orientados al soporte de las estrategias de la gerencia, por lo que se tuvo que realizar el ajuste y el alineamiento respectivos, teniendo como resultado una línea TO-BE de procesos, estos ya contribuyen de forma directa a las estrategias de la gerencia
- La Instauración de la Estructura Empresarial permitió perfeccionar la optimización de las Tecnologías de la Información; Como línea base se tenía una mala distribución del equipamiento de Hardware, como resultado se tuvo una nueva línea TO-BE, en el cual se aplicó un reordenamiento de asignación de los mejores hardware a aquellos procesos críticos de la gerencia a su vez se realizaron los ajustes en el sistema de información alineados a dar soporte a los procesos estratégicos.

6.2. Recomendaciones

- Utilizar la Arquitectura Empresarial como herramienta para el alineamiento de los procesos y estrategias con las tecnologías de la información.
- Continuar la investigación, considerando ahora la administración del personal, ya que esta permitiría contar con el perfil del personal que debe contar la estructuración para la ejecución de las estrategias de la gerencia.
- Utilizar esta herramienta para tener un enfoque integral de la organización, y tener en cuenta que los cambios que se realicen en cada componente de la AE, puede afectar significativamente en los objetivos estratégicos de la Gerencia de Transporte y Seguridad Vial de la Municipalidad Provincial de Barranca

CAPITULO V

REFERENCIA

5.1. Fuentes bibliográficas

- Andrew, J. (1970). *TOGAF® Versión 9.1 - Guía de Bolsillo*. Van Haren.
- Arango Serna, M., Londoño Salazar, J., & Zapata Cortés, J. (2010). Arquitectura Empresarial - Una visirión general. *Revista ingenierías Universidad de Medellín*.
- Arango, C., & Coleman, A. (2022). Modelo de arquitectura empresarial basada en TOGAF para la gestión de las ventas de la empresa integración en telecomunicaciones SAC. *Repositorio Institucional de UPN*.
- Arango, M., Londoño, J., & Zapata, J. (2010). Arquitectura Empresarial - Una visión General. *Revista Ingenierías Universidad de Medellín*.
- Bernejo, G., Ibarra, A., Garay, V., & Zabala, H. (2022). Parámetros a considerar en una excelente gerencia de transporte. *Revista Científica Dominio de las Ciencias*.
- Caro, M. (1869). *El Utilitarismo*. Bogota: Focion Mantilla.
- Dewey, J. (1908). What Does Pragmatism Mean by Practical? *The Journal of Philosophy, Psychology and Scientific Method*, V. 85-99.
- Gallegos, D. (2019). Arquitectura Empresarial de Referencia para Servicios Mínimos de e-Government Municipal en Chile. *Universidad del Bío-Bío*.
- Gómez, S. (2023). Diseño de una arquitectura empresarial para la empresa Archivos del Estado y Tecnologías de la Información. *Tesis de maestría, Universidad EAN*.
- Grassi, E. (1993). *La filosofía del humanismo: preeminencia de la palabra*. Barcelona: Anthropos.

- Lindarte, B., & Cuadros, J. (2023). Evolución del marco de referencia de arquitectura empresarial en las entidades públicas de Colombia. *Universidad Libre*.
- Luque, B. (2022). Evaluación de la calidad de aplicaciones generadas por BPM para la gestión de trámites en una gerencia regional de transporte peruano. *Repositorio Institucional USS*.
- Mendoza, C., & Velásquez, G. (2021). Revisión Sistemática: La Arquitectura Empresarial en las Organizaciones para la toma de decisiones con la metodología TOGAF. *Revista Ibérica de Sistemas e Tecnologías de Información*, 135-145.
- Molina, N. (2023). Modelo de arquitectura empresarial del método ADM para las Pymes silenciadoras y Exostos Bogotá. *Repositorio Institucional UNAD*.
- Moreno, G., & Herrera, J. (2019). Desarrollo de una arquitectura empresarial para mejorar la gestión de tecnologías de información en la Dirección General de Infraestructura, Equipamiento y Mantenimiento de Salud. *New Science*.
- The Open Group. (2011). TOGAF® Version 9.1.
- Timoteo Cadillo, M. (2021). Seguridad Vial y zonas críticas en tres calles más transitadas del Distrito de Paramonga, Provincial de Barranca. *Repositorio UNJFSC*.
- Valdez, A., Vázquez, L., Zárate, Á., Castañeda, S., Martínez, A., & Haces, G. (2022). Propuesta para el diseño de la arquitectura empresarial. *UCE Ciencia. Revista De Postgrado*.
- Zachman, J. (1987). A Framework for Information Systems. *the IBM Systems Journal* vol. 26, no. 3, 454-470.

ANEXOS

ANEXO 01: INSTRUMENTO DE RECOLECCION DE DATOS

CUESTIONARIO DE PREGUNTAS

ESCALA DE CALIFICACION

1	2	3	4	5
Absolutamente en desacuerdo	En desacuerdo	Ni de acuerdo, ni desacuerdo	De acuerdo	Absolutamente en acuerdo

Nº	ÍTEMS	1	2	3	4	5
Arquitectura empresarial						
1	Existe alineación estratégica entre los procesos, sistemas de información y tecnologías de información en la Gerencia de Transporte y Seguridad Vial					
2	Se puede tomar decisiones estratégicas en la Gerencia de Transporte y Seguridad Vial					
3	Se logra resultados estratégicos en la Gerencia de Transporte y Seguridad Vial					
4	Se cuenta con un alto Grado de claridad y comprensión de la estructura organizativa de la Gerencia de Transporte y Seguridad Vial					
5	Se cuenta con un alto nivel de eficiencia en la coordinación y colaboración entre diferentes áreas y funciones de la organización de la Gerencia de Transporte y Seguridad Vial					
6	Se cuenta con efectividad en los procesos de gobernanza y gestión de cambios en la arquitectura empresarial de la Gerencia de Transporte y Seguridad Vial					
7	Se brinda calidad y eficiencia de los procesos de negocio de la Gerencia de Transporte y Seguridad Vial					
8	Se brinda Capacidad de adaptación y flexibilidad de los procesos ante cambios y evoluciones en la Gerencia de Transporte y Seguridad Vial					

9	Se brinda alto Nivel de automatización y soporte tecnológico de los procesos definidos en la Gerencia de Transporte y Seguridad Vial					
10	Se brinda calidad y disponibilidad de la información en la Gerencia de Transporte y Seguridad Vial					
11	Se brinda un alto grado de integración y coherencia de los datos y sistemas de información utilizados en la Gerencia de Transporte y Seguridad Vial					
12	Se brinda un buen Nivel de seguridad y protección de la información en la Gerencia de Transporte y Seguridad Vial					
Gerencia de Transporte y Seguridad Vial						
13	Se gestiona datos de congestión vehicular en las principales vías de la municipalidad					
14	Se gestiona los datos de tiempo promedio de desplazamiento de vehículos en áreas de alta densidad de tráfico					
15	Se gestiona el control de la efectividad de las medidas de control de tráfico, como semáforos, señalización y regulación de velocidades					
16	Se gestiona el número de usuarios del transporte público en la jurisdicción de la municipalidad					
17	Se gestiona la calidad y eficiencia de los servicios de transporte público, medidos a través de indicadores como puntualidad, frecuencia y comodidad.					
18	Se gestiona el grado de integración de diferentes modos de transporte público, como buses, trenes, y sistemas de bicicletas compartidas.					
19	Se gestiona el número de accidentes de tránsito registrados en la jurisdicción de la municipalidad					
20	Se gestiona el Tasa de mortalidad y lesiones graves en accidentes de tráfico					

Sistema Integrado Municipal ASIMOV KAS - AMAZONS de la Municipalidad Provincial de Barranca

1. Para ingresar al Sistema Integrado Municipal ASIMOV KAS - AMAZONS modulo de transporte, deberá ingresar al icono del programa ASIMOV KAS. y presionar la tecla [ENTER].

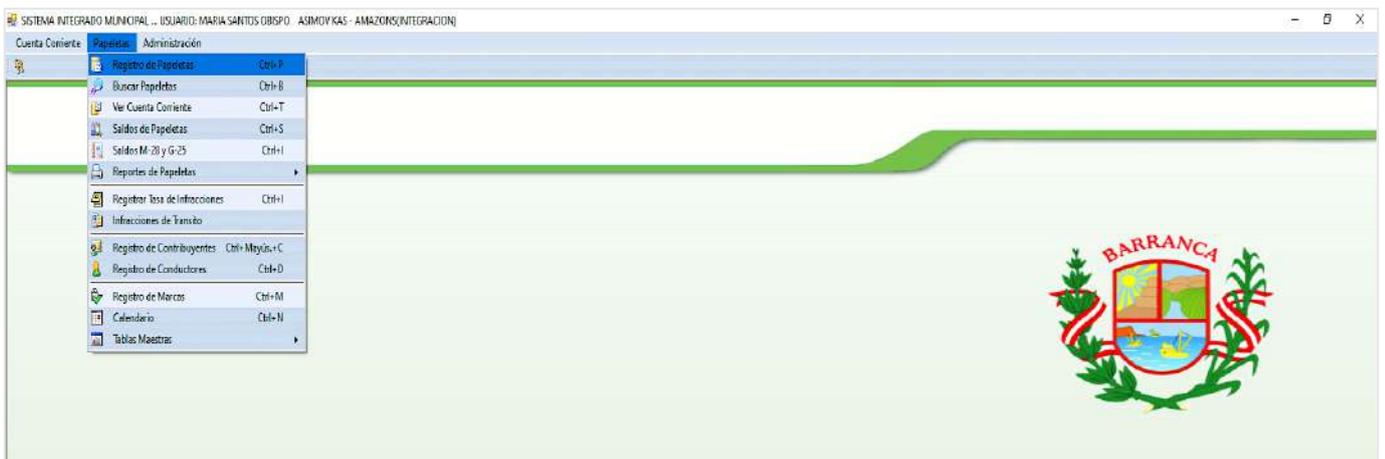
2. Aparecerá una ventana emergente del login del sistema ASIMOV KAS – AMAZONS, y se ingresará el usuario y clave, seguidamente presionar el boton aceptar para acceder al sistema.



3. Al ingresar los datos correctos, se podrá acceder al sistema ASIMOV KAS – AMAZONS en donde se visualizará una ventana con las siguientes opciones (Cuenta Corriente, Papeletas y Administración).



4. Se procede a seleccionar la opción Papeletas, posteriormente la opción Registro de Papeletas.



5. Se visualizará la ventana de REGISTRO DE INFRACCIONES AL TRÁNSITO, en la cual se ingresará los datos consignados en la Papeleta de Infracción Vehicular o Acta de Control Originales.

6. Se procederá a llenar la información en Datos de la Infracción, Datos del Conductor, Datos del vehículo, Datos del Propietario, Datos de la Infracción, Efectivo. Luego seleccionar la opción GRABAR.

SISTEMA INTEGRADO MUNICIPAL ... USUARIO: MARIA SANTOS OBISPO ASIMOV KAS - AMAZONS(INTEGRACION) - [Registro de Papeletas en Infracciones de Tránsito]

Cuenta Corriente Papeletas Administración

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE BARRANCA REGISTRO DE INFRACCIONES AL TRÁNSITO

Datos de la Infacción

Periodo	Literal	N° de Papeleta	N° de Placa	Seleccione Proceso	Seleccione el Documento
2023		026098	1 1698-AB	2023-01	CONTROL - ACTAS

Infacción C-037 Cuando El Vehículo En Forma Preferente, Debidamente Comprobada Por La Autoridad Competente Utilice Como P...

Datos del Conductor

D.N.I. N°	73019709 CUEVA SOLORZANO, ROBERTO JESUS		Electivo	72021725
Dirección	CALLE LOS LAURELES ASENT.H.CHANANA MZ A LT. 11 - LIMA/BARRANCA/PATU		Delegac.	Barranca
Tipo Lic.	Otros	Número L-20567	Clase-Categoría	B IIC
Dirección Nueva				

Datos del Vehículo

Marca	Bajaj	Año Fabricac.	Colores	NEGRO
N° Motor	A44AL45L7552	Tipo Vehículo	Motocar	
Empresa				

Datos del Propietario CC-157944

D.N.I. N°	15844548 ROMERO BARRIONUEVO, JOSE ERNESTO		Total a Pagar	
Dirección	JIRÓN BERENICE DAVILA ESTE N° 363		Total	247.50
Dirección Nueva				

Datos de la Infacción

Calle	BARRANCA	JIR PROGRESO	Retiene Licencia	<input type="checkbox"/>
Fecha	24/11/2023	Hora	10:00:28	Dosaje Ético:

Observación

Sustento

- Documento de derivación N° _____ Fecha: _____ N° Exp _____ N° Doc _____
- Queja Exp. N° _____ fecha: _____
- Acta de Intervención N° _____ fecha: _____
- Foto _____
- Vídeo _____
- Boleta de Internamiento de Vehículo N° _____ fecha: _____

Tipo de Registro

COPIA

GRABAR (F2)

CANCELAR

7. Para visualizar el Registro de la Papeleta de Infacción Vehicular o Acta de Control, se selecciona la opción Papeletas -> Ver Cuenta Corriente -> N° PAPELETA, donde aparecerá la siguiente ventana, se ingresa el número del Acta o Papeleta, se selecciona la opción BUSCAR y aparecerá el detalle del acta de control o papeleta registrada.

SISTEMA INTEGRADO MUNICIPAL ... USUARIO: MARIA SANTOS OBISPO ASIMOV KAS - AMAZONS(INTEGRACION) - [Cuenta Corriente de Papeletas de Tránsito]

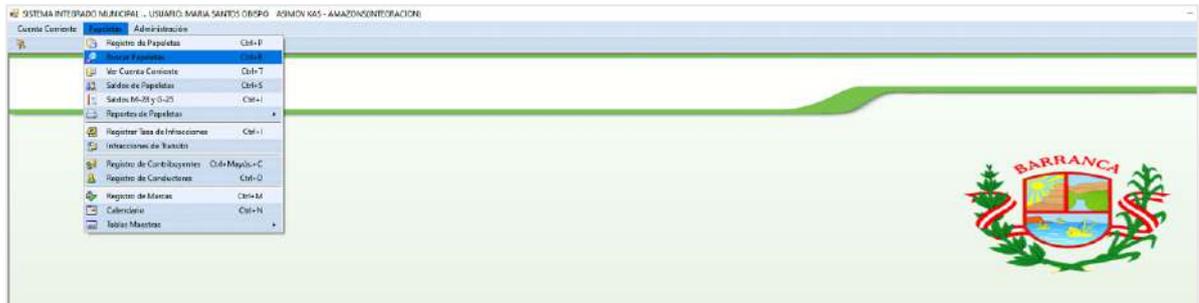
Cuenta Corriente Papeletas Administración

Filtro [TODOS] N° PAPELETA [026098] Buscar Imprimir Pagos Papeleta Internamiento Fraccionamiento Coactivo Actualizar

F1 -> Buscar Cla. Qe. F3 -> Ver Cla. Qe. F5 -> Ver Papeleta F7 -> Descr. Por Regularizar F9 -> Preview Cla. Detallado F11 -> Enviar a Coactivo
 F2 -> Imprimir Cla. Qe. F4 -> Ver Pagos F6 -> Ver Fraccion. F8 -> Descr. Por Ordenanza F10 -> Recalcular Cla. Qe. F12 -> Regularizar Coactivo

TRIB.	C.	FRA.	PERIODO	TP.	PAPELETA	NPLACA	INF.	F. INFRAC.	F. VENCE	F. VENCE IS.	EMISION	RECARGO	DSCTO.	COACT.	TOTAL	ABONO	SALDO	ESTADO	CÓDIGO	PROPIETARIO	INFRACOR	F. CANCELA.	REC. CAJA	F. FRACCION.	R. FRACCIONAM.
PT			2023-11	C	2023026101-01	400310	C-006	14/11/2023	21/11/2023	05/01/2024	148.50	0.00	99.50	0.00	49.00	0.00	49.00	Pendiente	CC-34962	SOTO TERAN DANIEL ALEXAN...	SOTO RODRIGUEZ YAPZON EV...				

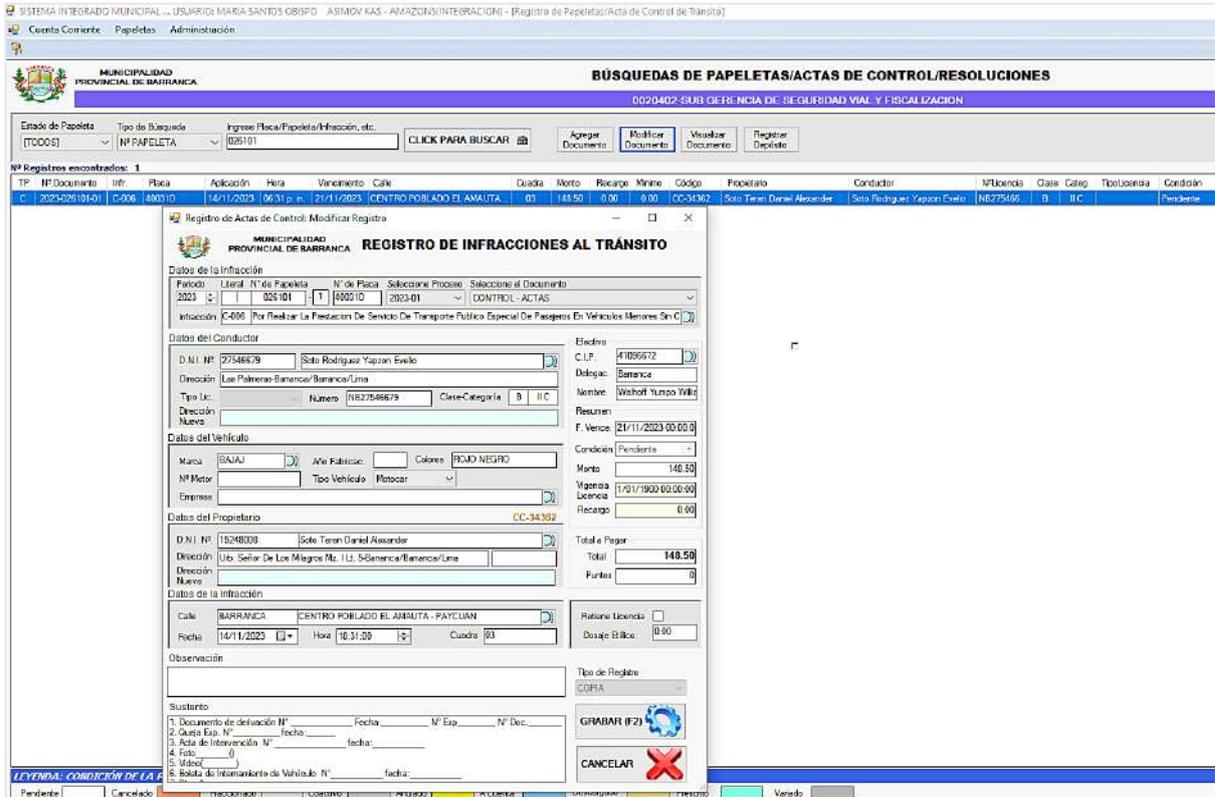
8. Para realizar la modificación de un acta de control o papeleta de infracción vehicular se selecciona la opción Papeletas -> Buscar Papeletas.



9. Aparecerá la siguiente ventana, donde ingresarás el N° PAPELETA contando con las opciones Modificar Documento y Visualizar documento.



10. Al seleccionar la opción Modificar Documento aparecerá una ventana emergente de REGISTRO DE INFRACCIONES AL TRÁNSITO, donde se podrá modificar el acta de control o papeleta de infracción vehicular.



11. Para realizar un Acta de Fraccionamiento de un Acta de Control o Papeleta de Infracción Vehicular, selecciona la opción Cuenta Corriente → Generar Fraccionamiento → Papeletas de Tránsito.



12. Se visualizará la siguiente ventana, la cual cuenta con la búsqueda por NUMERO DE PAPELETA ingresando el número del acta de control o papeleta de infracción vehicular aparecerá su información a detalle.

SISTEMA INTEGRADO MUNICIPAL ... USUARIO: MARIA SANTOS OBISPO ASIMOV KAS - AMAZONS(INTEGRACION) - [Fraccionamiento de Papeletas de Tránsito]

Cuenta Corriente Papeletas Administración

Busqueda Por: NÚMERO DE PAPELETA B002425 Buscar Fraccionado

FR	MES	PAPELETA	NºPLACA	INF.	F.INFRAC.	F.VENCE	EMITE	REINC.	DCTO.	TOTAL	PAGO	SALDO	FRACC	PRO
<input checked="" type="checkbox"/>	2023-10	2023-B002425...	BBO-193	M-02	13/10/2023	20/10/2023	2,475...	0.00	0.00	2,475...	0.00	2,475...	2,475...	BARRENECHEA

Cuenta A Fraccionar -> [Cuota Inicial](#) [Eliminar Registro](#)

FR	MES	PAPELETA	NºPLACA	INF.	F.INFRAC.	F.VENCE	EMITE	REINC.	DCTO.	TOTAL	PAGO	SALDO	FRACC	PRO
<input checked="" type="checkbox"/>	2023-10	2023-B002425...	BBO-193	M-02	13/10/2023	20/10/2023	2,475...	0.00	0.00	2,475...	0.00	2,475...	2,475...	BARRENECHEA

Definición del Fraccionamiento

Monto a Fraccionar: 2475.00

% Cuota Inicial

Monto Inicial: 0.00

Diferen. a Fraccionar: 2475.00

Nro. de Cuotas: 0

Cantidad de Días: 0

Nro. Expedientes: 0

Nombre Contribuyente: BARRENECHEA ORDUÑA, CHRIS

D.S. Nº 029-2009 M.T.C. ART. 336

Monto por Tributos

Monto Por Tributo: 2475.00

Fecha Fraccionamiento: 7/12/2023

Periodo: 2023

Fraccionamiento

Cuota	Fec.Venc.	Monto	Reajuste	Importe
Total Fraccionamiento				
0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

Valor Cuota(F4): 0.00

Representante Legal

Nombre:

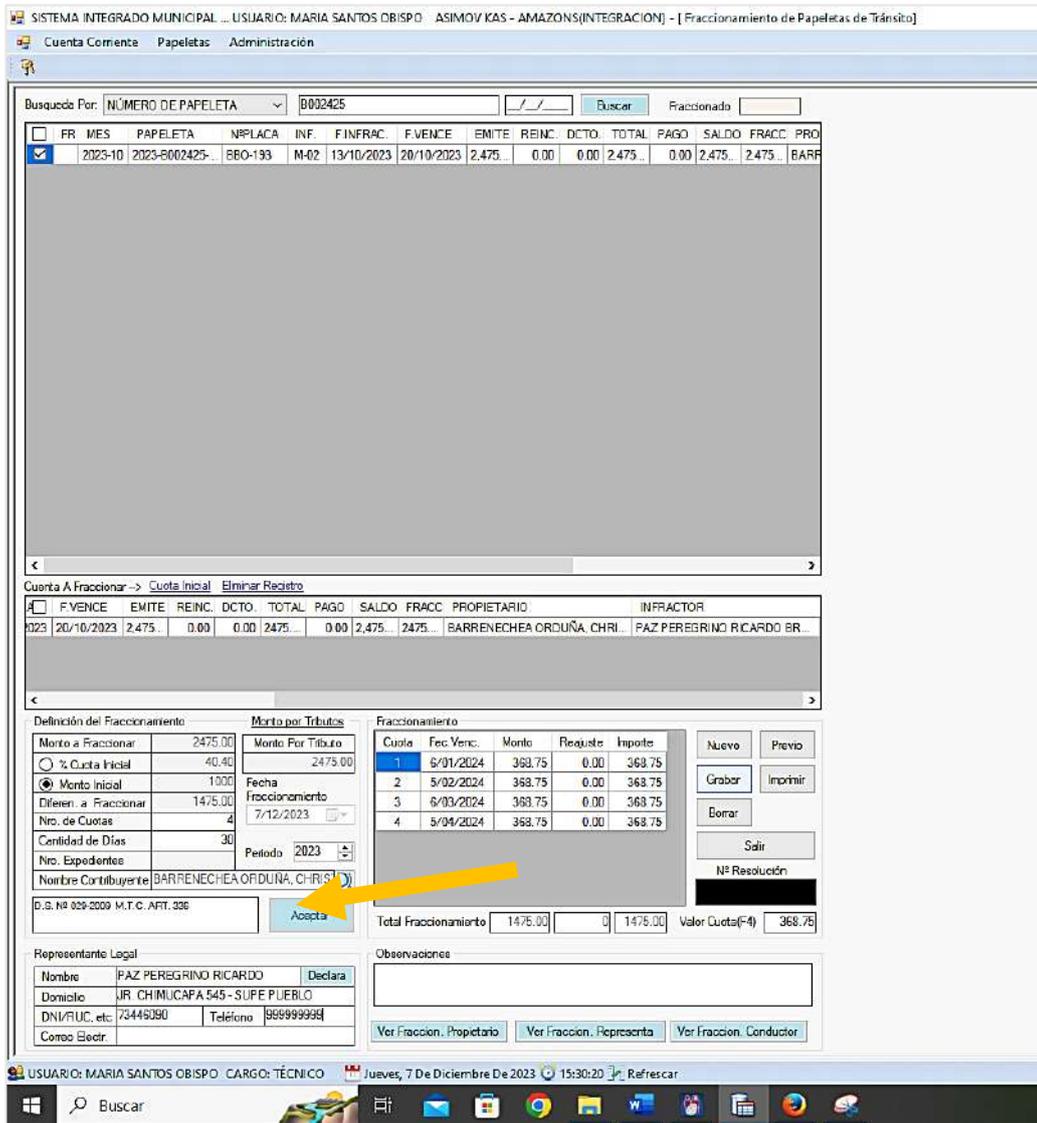
Domicilio:

DNI/RUC, etc: Teléfono:

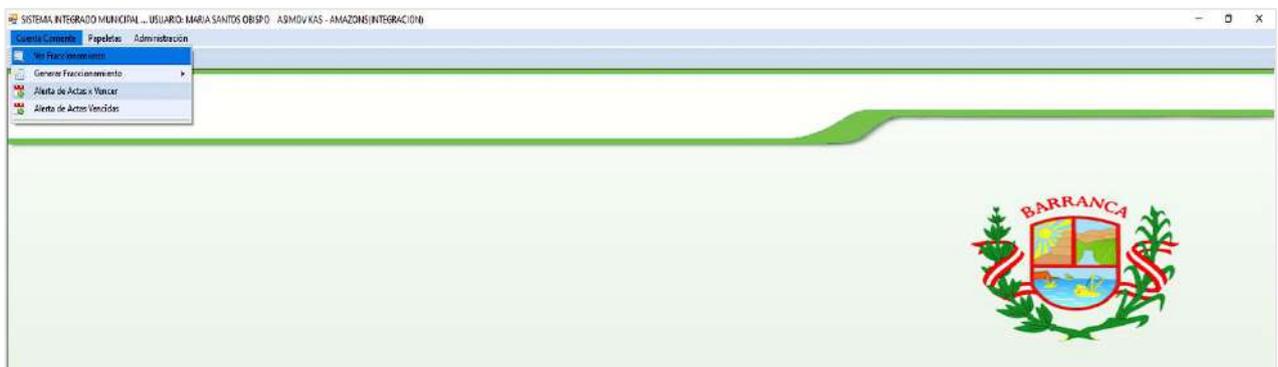
Correo Electr.:

Observaciones

13. Paso siguiente se llenará toda la información (Monto a fraccionar, Nro. de Cuotas, Cantidad de Días) para luego seleccionar la opción Aceptar, asimismo los datos del Representante Legal y por último se selecciona la opción Grabar.

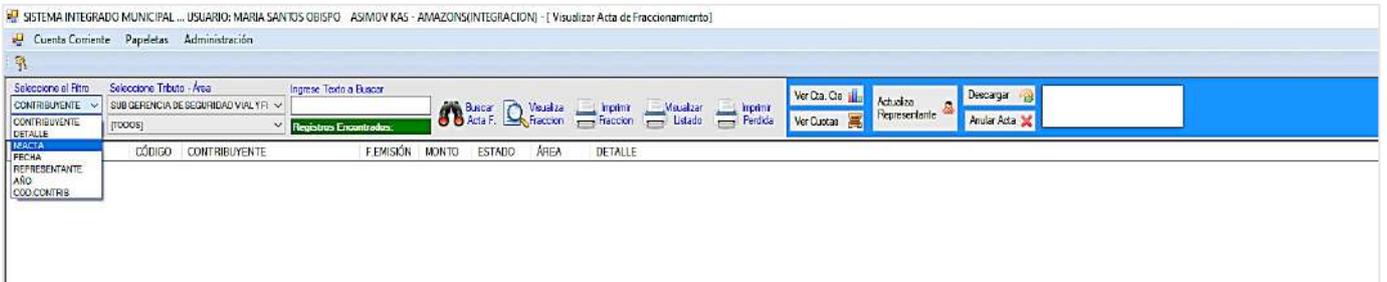


14. Para visualizar un Acta de Fraccionamiento de un Acta de Control o Papeleta de Infracción Vehicular, selecciona la opción Cuenta Corriente → Ver fraccionamiento.

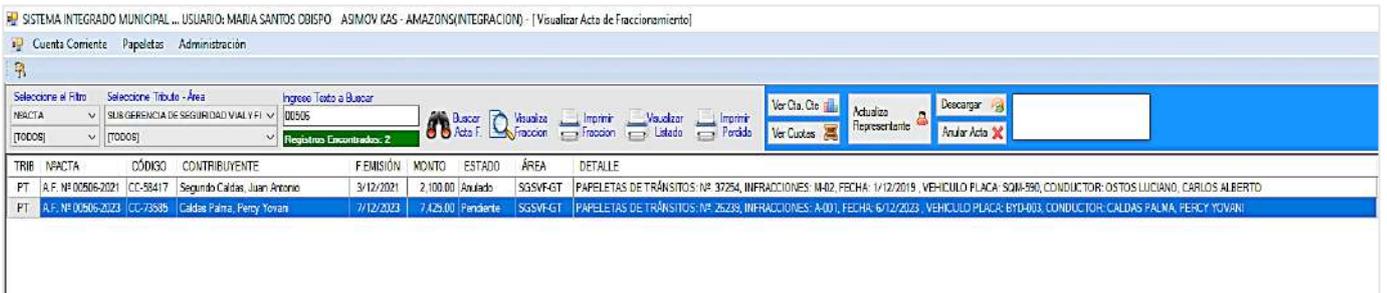


15. Aparecerá una ventana con las siguientes opciones, en donde se seleccionará el N° ACTA, en Ingrese Texto a Buscar se pondrá el número del acta de fraccionamiento

generado por el acta de control o papeleta de infracción vehicular y finalmente dar clic en Buscar Acta F.



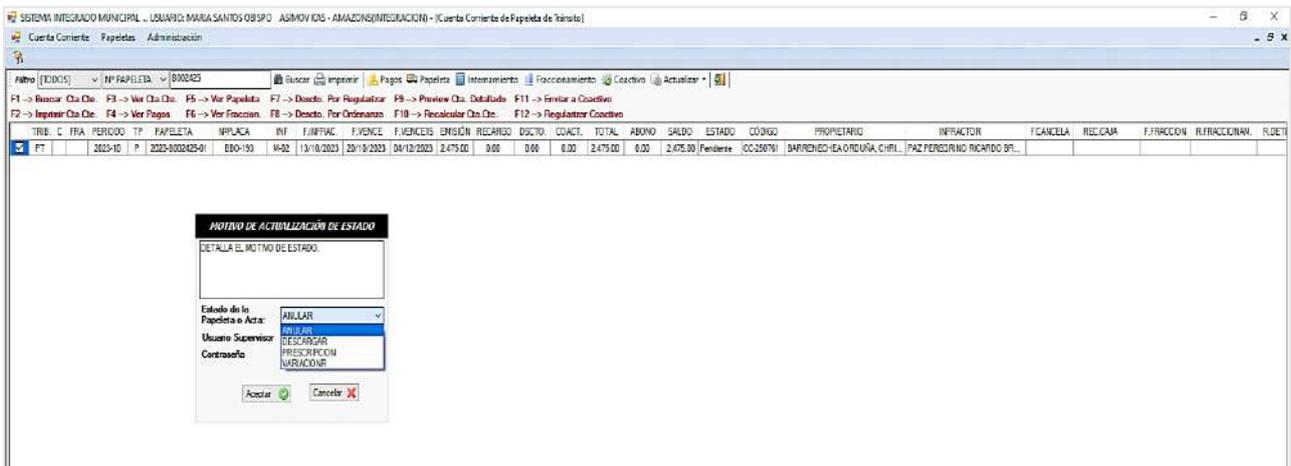
16. se visualizará la información detallada del acta de fraccionamiento generado por el acta de control o papeleta de infracción vehicular.



17. Para realizar la actualización del estado de la Papeleta de Infracción Vehicular o Acta de control se selecciona la opción Actualizar -> Actualizar Estado Cta. Cte.



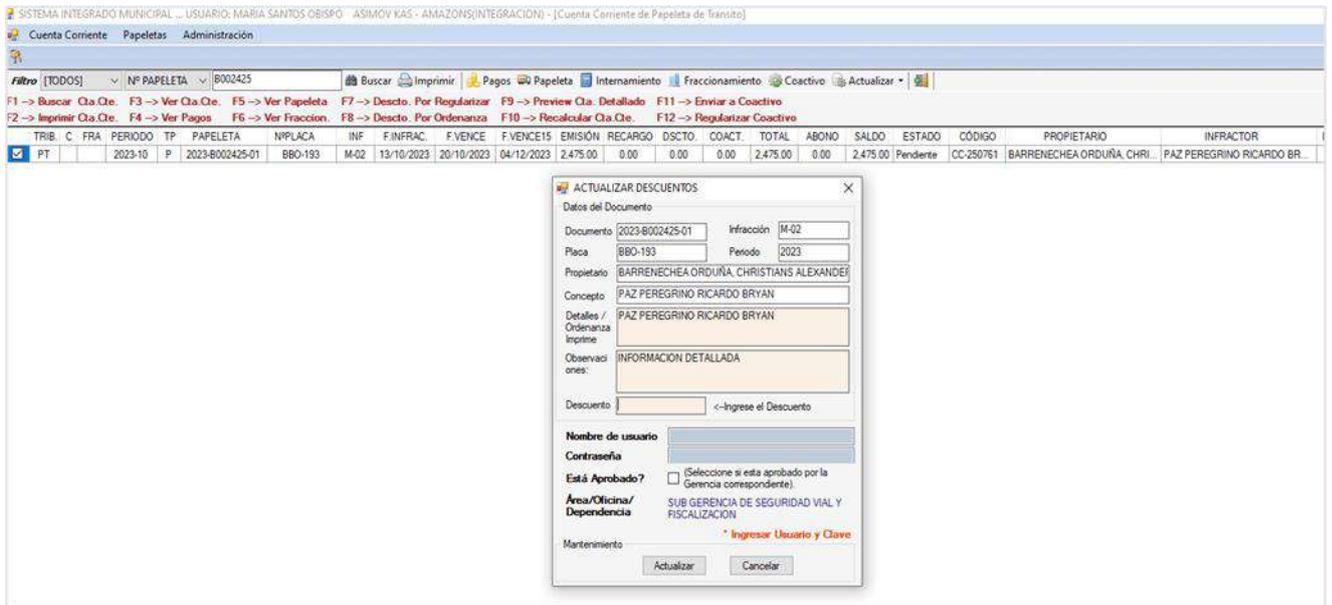
18. Se visualizará una ventana emergente con el nombre de “MOTIVO DE ACTUALIZACIÓN DE ESTADO”, en donde se detallará el motivo del estado, luego en el Estado de la Papeleta o Acta se cuenta con las opciones ANULAR, DESCARGAR, PRESCRIPCIÓN y VARIACION.



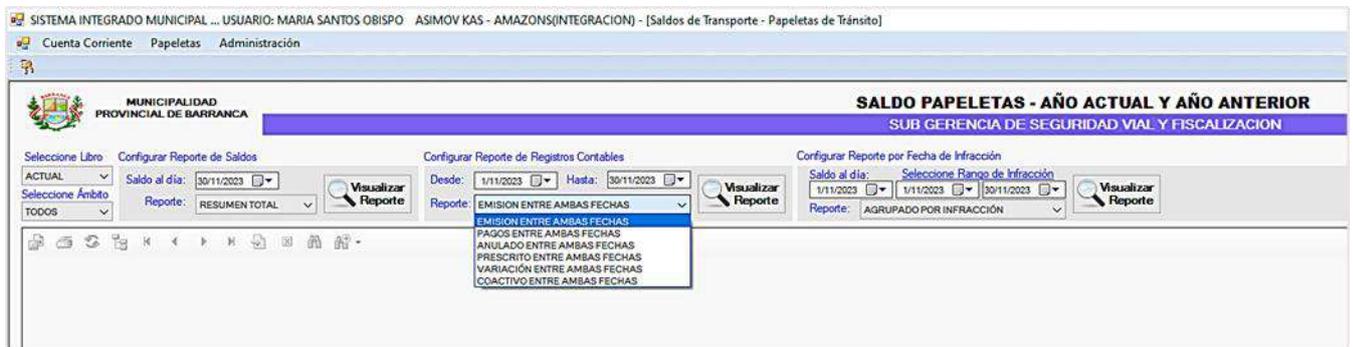
19. Para realizar el Descuento por Regularizar de un Acta de Control o Papeleta de Infracción Vehicular para la cancelación de su deuda, seleccione la opción Actualizar -> Descuento por Regularizar.



20. Aparecerá una ventana emergente con el nombre ACTUALIZAR DESCUENTOS, se procederá a rellenar la información según el acta de control o papeleta de infracción Vehicular, finalmente se selecciona la opción Actualizar.



21.- Para revisar los saldos mensuales selecciona la opción Papeletas -> Saldos de Papeletas, posteriormente aparecerá la siguiente ventana. En la opción Reporte aparecerá lo siguientes opciones a seleccionar.



22. Se selecciona el Reporte según la información solicitada ejemplo: EMISION ENTRE AMBAS FECHAS Desde 1/11/2023 Hasta 30/11/2023, Visualizar Reporte, luego se visualizará la información solicitada el cual cuenta con la opción de exportar la información en formato XLSX.



SALDO PAPELETAS - AÑO ACTUAL Y AÑO ANTERIOR
SUB GERENCIA DE SEGURIDAD VIAL Y FISCALIZACION

Seleccionar Libro Configurar Reporte de Saldos

Actual: [ACTUAL] Saldo al día: [30/11/2023] Reporte: [RESUMEN TOTAL] Visualizar Reporte

Configurar Reporte de Registros Contables

Desde: [01/11/2023] Hasta: [30/11/2023] Reporte: [EMISION ENTRE AMBAS FECHAS] Visualizar Reporte

Configurar Reporte por Fecha de Infracción

Saldo al día: [1/11/2023] Selección Rango de Infracción: [30/11/2023] Reporte: [AGRUPADO POR INFRACCION] Visualizar Reporte

Informe principal

- EMISION ENTRE AMBAS FECHAS
- PAGOS ENTRE AMBAS FECHAS
- ANULADO ENTRE AMBAS FECHAS
- PRESCRITO ENTRE AMBAS FECHAS
- VARIACION ENTRE AMBAS FECHAS
- COACTIVO ENTRE AMBAS FECHAS



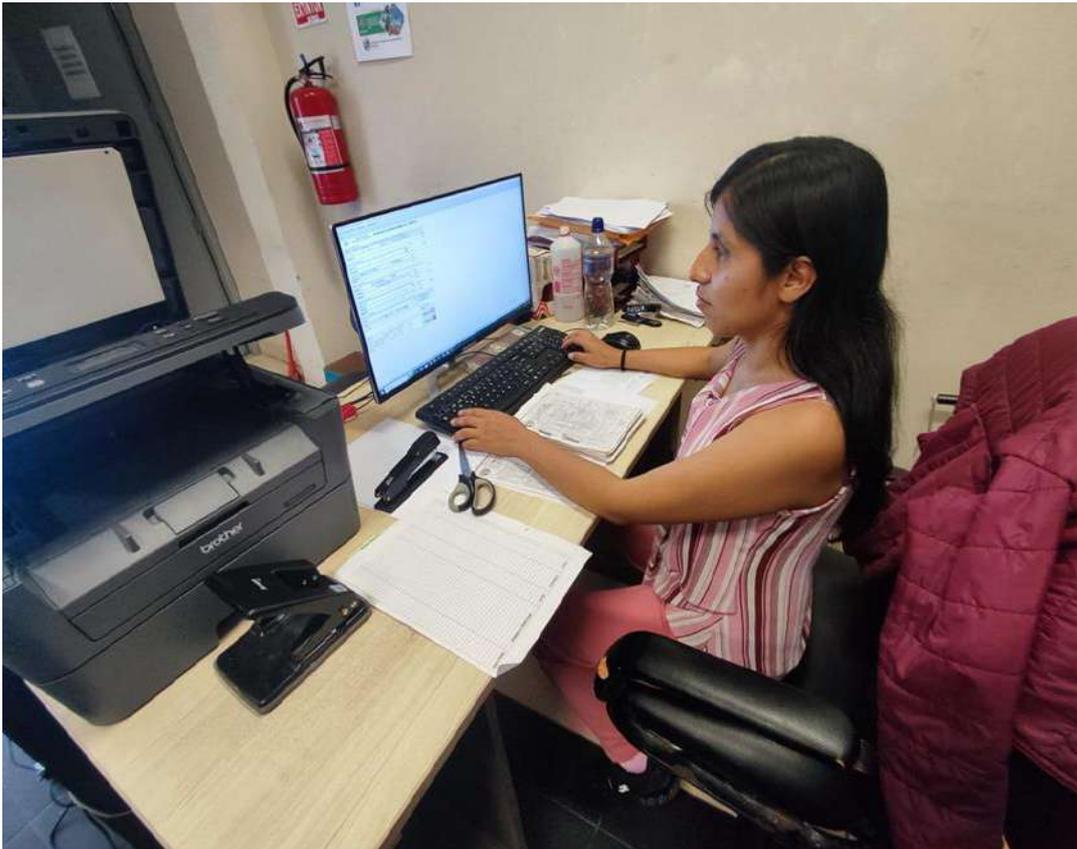
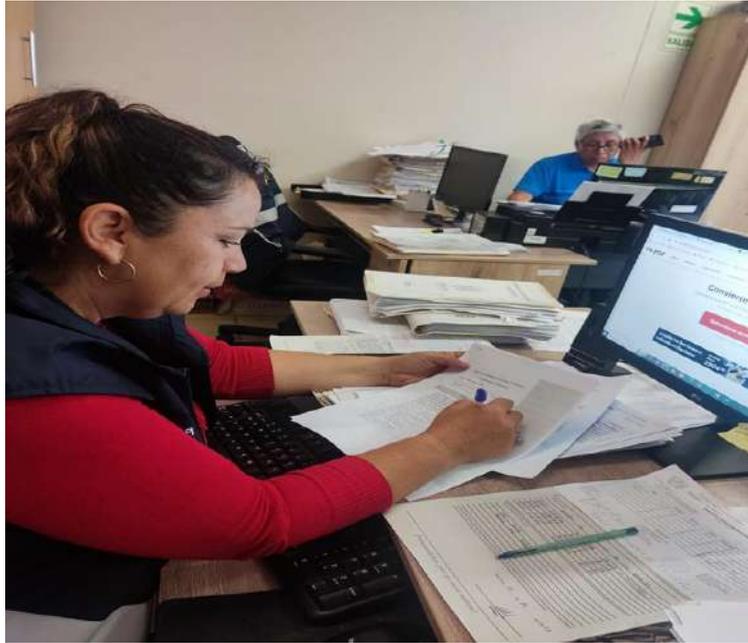
EMISION DE PAPELETAS DE TRANSITO

7/12/2023 Page 1 of 9

PLACA	PLACA	INF.	F. INFRAC.	CONDUCTOR	PROPIETARIO	VALOR
2023-80001790	AS-7076	M-02	22/10/2023	MONTEIRO RODRIGUEZ WILAGRO YAMILET	PONCE CALDERON CARLOS VALENTIN	2,475.00
2023-80001790	2104-0A	M-02	08/11/2023	ESPINOZA PALACIOS, GIGIAM FRANCHESCO	PEÑA ESPAZA, TOMAS ANTONIO	2,475.00
2023-80001830	4567-6D	M-02	02/10/2023	ESTANEA LUGO VICTOR MANUEL	CLAUDIO DOMINGUEZ, JHON CEFERINO	2,475.00
2023-80002490	4567-6D	M-03	03/11/2023	ESTANEA LUGO VICTOR MANUEL	CLAUDIO DOMINGUEZ, JHON CEFERINO	2,475.00
2023-80002830	5933-7C	M-03	09/11/2023	EUGENIO GIRO JAVIER ELIAS	EUGENIO GIRO JAVIER ELIAS	2,475.00
2023-80003000	7284-0C	M-03	11/11/2023	PARRINAKA ROVERO, JESUS	MEJIA VERA, LEONARDO	2,475.00
2023-0261201	A31-0B0	A-05	09/11/2023	CABELLO SOTO KEVIN ROLLER	CRUZ VERAMENDO SARGO	4,950.00
2023-0260901	A7A-012	A-001	16/11/2023	ROLASCO BOLDOSSANO, JHON ROBERTO	BOLDOSSANO SANTIAGO EDITH CAROLINA	7,425.00
2023-0260810	A7D-07A	M-07	09/11/2023	QUIRINO PATINO, ALESSANDRO DEL PERO	QUIRINO ROBERTO, SILVANA ENRIQUE	2,475.00
2023-0261401	ABX-070	A-080	04/11/2023	ROJO CABALLO, JAVIER STALIN	ROJO CABALLO, JAVIER STALIN	4,950.00
2023-0260500	AAJ-049	M-04	16/11/2023	ZAMBRANO ALANOSACELLO CRUZ	ESPINOZA PUJILLIO, JOSE EZEQUIEL	4,950.00
2023-02622401	ADW-151	A-045	29/11/2023	HZO RAMOS, ROSENEVELT S LOS	HEDO MORALES, BRIGIT-ANDREA	4,950.00
2023-02616701	AMP-004	A-040	23/11/2023	CASAREDA LUCIANO, JAMIE MANUEL	SERNAGUE VEGA, JOSEPH ANDR	4,950.00
2023-02607700	A00-004	M-07	12/10/2023	VALLA SOLI VILLALBA ROBERT PAOLO	VALLA SOLI VILLALBA, ROBERT PAOLO	2,475.00
2023-02602001	D1Y-091	A-040	09/11/2023	TORRES NORRIGA ANDRES HUMBERTO	TORRES NORRIGA, ANDRES HUMBERTO	4,950.00
2023-02623101	B3T-686	A-045	29/11/2023	MONTEIRO SUAREZ LUIS KENLY	SUAREZ CARRERO, WILDA JANET	4,950.00
2023-80024300	B0H-192	M-02	20/11/2023	NAVEA PANASPARCO EDISON ELVIE	NAVEA PANASPARCO, EDISON ELVIE	2,475.00
2023-80024400	B0H-192	M-03	20/11/2023	NAVEA PANASPARCO EDISON ELVIE	NAVEA PANASPARCO, EDISON ELVIE	2,475.00
2023-80024400	B0H-192	M-07	20/11/2023	NAVEA PANASPARCO EDISON ELVIE	NAVEA PANASPARCO, EDISON ELVIE	2,475.00
2023-02603401	B5X-041	A-065	10/11/2023	RAMAL, LAZARO MEDUR	RAMAL, LAZARO, VICTORIANO	4,950.00
2023-02649601	B6G-079	A-065	16/11/2023	MEJIA MINAYA ANSEL ANTONIO	MINAYA TAJA VDA DE MEJIA, CRISTINA HU	4,950.00
2023-02602901	BGP-013	A-045	29/11/2023	CASACHO INFANTE HENRY RUBEN	CASACHO INFANTE, HENRY RUBEN	4,950.00
2023-02611901	BOK-686	A-045	29/11/2023	ALCALA TORRES CARLOS	QUEVARA SAMAME, HUMBERTO	4,950.00
2023-02601301	BRO-178	A-045	09/11/2023	SAMANAMUO FARRONQUE VICTOR ROBERTO	SAMANAMUO FARRONQUE, MIRELLA DEL	4,950.00
2023-02604601	BWB-030	A-045	13/11/2023	ESPINOZA TORRES LUIS AGUSTO	MEGA CENTER ANDREW S SOCIEDAD COOH	4,950.00
2023-02616401	BXL-141	A-045	22/11/2023	CRIBEL CANO JAKRO ANTHONY	ALAMBRANO ANTONIA, ANDREA VANESS	4,950.00
2023-02602901	B2D-191	A-045	09/11/2023	PECAN DIAZ GILCENO PORTUARI	PECAN CRUZ, JEAN FRANK BLADIMIR	4,950.00
2023-02602101	C2M-508	A-045	06/11/2023	VEGA GIRON PAUL SANTOS	VEGA GIRON, PAUL SANTOS	4,950.00
2023-02621001	C4D-499	A-045	29/11/2023	ARCE MEDALLA CEFERINO ADRIAN	ARCE MEDALLA, CEFERINO ADRIAN	4,950.00
2023-02601501	C4D-156	A-045	29/11/2023	RAMIREZ VIZCOSO TEOFILO OCTAVIO	RAMIREZ VIZCOSO, TEOFILO OCTAVIO	4,950.00
2023-02622601	CEP-017	A-045	06/11/2023	VEGA VEGA MANUEL VICTORIANO	VEGA CHINCHAY ANGELA JAZMIN	4,950.00
2023-02602901	CEB-866	A-045	07/11/2023	GERONIMO ARZENDOS TONY ROLANDO	GERONIMO ARZENDOS, TONY ROLANDO	4,950.00
2023-02608401	COF-012	M-07	21/11/2023	VEGA ZECILLAS, JIMMY DANTE	VEGA ZECILLAS, JIMMY DANTE	2,475.00
2023-02604101	D1A-410	A-045	05/11/2023	HUAMAN CHAVEZ, AUGUSTO	HUAMAN CHAVEZ, SEASL	4,950.00
2023-02602901	D4L-547	A-045	16/11/2023	CANALES ESPINOZA, WALTER JACINTO	MALDONADO TAPIA, DESIREE EVA	4,950.00
2023-02601701	D5W-036	A-045	07/11/2023	SABOYA CANANGUI ERICZON DENIS	ASCECINDA GONZALEZ, MIRA CARLY	4,950.00
2023-02619101	D6K-259	A-045	20/11/2023	LRMAY APARESTEGUI, WILDER ANTONIO	LRMAY APARESTEGUI, WILDER ANTONIO	4,950.00
2023-02607701	FPF-222	A-045	26/11/2023	SUAREZ ALBORNOZ, JONNY ELADIO	ARIDA CANARA, JULIO MANUEL	4,950.00
2023-02602101	FRG-022	A-045	25/11/2023	MOJOLLO SANCHEZ, RUBEN EDWIN	MOJOLLO SANCHEZ, RUBEN EDWIN	4,950.00
2023-02605001	H2F-220	A-045	09/11/2023	ESPIRITU RIVERA, ELMER	ESPIRITU RIVERA, ELMER	4,950.00
2023-02648001	H2K-276	A-045	16/11/2023	POQUEADA SOSA ROBERTO CARLOS	TELETRINO-HUAMAN BRITTE DENARDO	4,950.00
2023-02602901	H2N-479	A-045	16/11/2023	FERNANDEZ ROSAS, JUAN LUIS	SOTO ACUÑA, YISSELA	4,950.00
2023-02649201	H2T-108	A-045	14/11/2023	SAUTIN TA MAPIA, FERNANDO MILTON	OCANA MARCELO ANITA MARINA	4,950.00
2023-02605701	H2-186	A-045	02/10/2023	HERNANDEZ TRULLIO, JESUS ALFREDO	NOZDE HORRITO, CARLOS	4,950.00
2023-02602901	M1Q-017	A-045	13/11/2023	SAUVEDRA BARRIOSA, ORLANDO	SAUVEDRA BARRIOSA, ORLANDO	4,950.00
2023-02607901	T2B-704	A-045	29/11/2023	HUARAZ JULCA ELMER AGUILINO	JARA VELEZ, JENIFER DEL SIETE	4,950.00
2023-02601601	T3K-086	A-045	06/11/2023	ESPINOZA HUERTAL, JACK ANTHONY	ESPINOZA HUERTAL, JACK ANTHONY	4,950.00
2023-02601801	T4B-072	A-045	12/11/2023	BERROSPESPOZA, JUAN	BERROSPESPOZA, JUAN	4,950.00
2023-02606001	V4B-197	C-006	29/03/2023	CHAVEZ JONAS, LUIS MIGUEL	ARZENDOS GAMAIRA, JONAS LUIS - MENC	1,148.00
2023-02603601	V6B-040	C-006	31/03/2023	RUIRUA, LEO LUIS FERNANDO	VERDE ZORNEL, A. JACK MILLER	1,148.00

Encuesta realizada al Personal Administrativo de la Gerencia de Transporte y Seguridad Vial





ORGANIGRAMA

