



FACULTAD DE DERECHO Y HUMANIDADES
ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO

“GESTIÓN DEL TRANSPORTE ALTERNATIVO: BICICLETAS Y LA
FORMULACIÓN DE POLITICAS PÚBLICAS DE SEGURIDAD VIAL
EN LA REGIÓN DE PIURA”

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:
ABOGADO

AUTOR:

Guillermo Victor Eduardo Camino Morales (ORCID: [0000-0003-0831-8630](https://orcid.org/0000-0003-0831-8630))

ASESOR:

Dr. Cristian Augusto Jurado Fernandez (ORCID: [0000-0001-9464-8999](https://orcid.org/0000-0001-9464-8999))

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:
GESTIÓN PÚBLICA

PIURA – PERÚ
2018

DEDICATORIA

A mis padres por todo el apoyo recibido.

Guillermo Víctor Eduardo

AGRADECIMIENTO

Mi agradecimiento sincero a mis docentes por la formación recibida. Agradezco también a los que de alguna u otra manera me brindaron su ayuda en el desarrollo del presente informe de investigación.

Guillermo Víctor Eduardo

ÍNDICE

	Pág.
Dedicatoria	ii
Agradecimiento	iii
Resumen	v
Abstract	vi
I. INTRODUCCIÓN	1
II. MARCO TEÓRICO	4
III. METODOLOGÍA	10
3.1. Diseño de la investigación	10
3.2. Variables, operacionalización	10
3.3. Población y muestra	10
3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos, validez y confiabilidad	11
3.5. Métodos de análisis de datos	11
3.6. Aspectos éticos	12
IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN	13
4.1. Descripción de los resultados de los operadores del derecho	13
4.2. Descripción de los resultados de ciudadanos encuestados	20
4.3. Resultados de la entrevista aplicada los funcionarios municipales	28
4.4. Discusión	31
V. CONCLUSIONES	34
VI. RECOMENDACIONES	35
VII. PROPUESTA	36
REFERENCIAS	37
ANEXOS	39

RESUMEN

El estudio titulado: “Gestión del transporte alternativo: bicicletas y la formulación de políticas públicas de seguridad vial en la región de Piura”; es una investigación de tipo descriptivo, en la cual se plantea como problema de investigación: ¿Bajo qué fundamentos jurídicos normativos deberá desarrollarse la necesidad de contar con un sistema vial que desarrolle el transporte alternativo vehículos de tracción humana: ¿bicicletas, en la ciudad de Piura? El objetivo planteado es poder analizar los fundamentos jurídicos que permitan regular la necesidad de tener un sistema vial que tome en cuenta al transporte alternativo vehículos de tracción humana: bicicletas, como medio alternativo urbano sostenible en la ciudad de Piura. La hipótesis que se plantea es qué problemas públicos surgirían en base a la necesidad de tener un sistema vial que tome en cuenta al transporte alternativo: bicicletas, en la ciudad de Piura. Los métodos de investigación utilizados son el inductivo, deductivo, analítico, sintético, etc. Así mismo las técnicas de investigación utilizadas fueron el análisis documental, la entrevista y las encuestas. Los resultados más importantes que se muestran es que por parte de los operadores del derecho ven en el desarrollo de este proyecto de transporte alternativo un cuestionamiento a la educación vial que se desarrolla en la ciudad de Piura; pues no confían en la capacidad de poder asumir dicha responsabilidad, sumándose a ello la inadecuada infraestructura para tal fin. Desde el punto de vista de los ciudadanos consideran que es una idea genial, pero concuerdan en el hecho que no existe la seguridad para poder desarrollarlo como si sucede en otros países que han hecho uso de este medio de transporte.

Palabras Clave:

Gestión; transporte alternativo; políticas públicas, seguridad vial.

ABSTRACT

The study entitled: “Management of alternative transport: bicycles and the formulation of public policies on road safety in the Piura region”; is a descriptive type of research, in which a research problem arises: under what normative legal foundations should the need develop for a road system that develops alternative transport of human traction vehicles: bicycles, in the city of Piura? The objective is to analyze the legal basis to regulate the need to have a road system that takes into account alternative transport human-powered vehicles: bicycles, as a sustainable urban alternative in the city of Piura. The hypothesis that arises is what public problems would arise based on the need to have a road system that takes into account alternative transport: bicycles, in the city of Piura. The research methods used are inductive, deductive, analytical, synthetic, etc. Likewise, the research techniques used were the documentary analysis, the interview and the surveys. The most important results that are shown is that on the part of the operators of the right they see in the development of this alternative transport project a questioning to the road education that is developed in the city of Piura; They do not trust in the ability to assume this responsibility, adding to it the inadequate infrastructure for this purpose. From the point of view of the citizens they consider that it is a great idea but they agree in the fact that there is no security to be able to develop it as if it happens in other countries that have used this means of transport.

Keywords:

Management; alternative transportation; public policies, road safety.

I. INTRODUCCIÓN

A nivel de América Latina nuestro país y en especial Piura, carece de una adecuada infraestructura vial, la cual no permite el constante acrecentamiento del parque automotor; así mismo la estructura vial actual se ha visto afectada por el fenómeno natural climatológico denominado fenómeno de la niña, el cual ha destruido en gran parte la red vial existente; sin embargo, este problema no es fruto de este desastre natural; ya que el problema se deriva desde épocas anteriores al fenómeno.

Las diferentes vías avenidas, calles, troncales y jirones son utilizadas por distintas clases de vehículos motorizados; que circulan dentro de Piura; las vías para vehículos menores son exiguas o sencillamente no existen. El inconveniente que analizamos por medio del siguiente estudio tiene fundamento en la diecinueveava y veintiunava Política de Estado del Acuerdo Nacional: “Competitividad del País: Desarrollo sostenible y gestión ambiental”; “Desarrollo en Infraestructura”; y Séptima Política de Estado denominada: “Seguridad Ciudadana: Uso pacífico de las vías y espacios públicos”.

El transporte en Piura, está cada día más sumido en el caos y el desorden; es altamente contaminante e insalubre; aunque no es un problema propio de esta ciudad; ya que el problema se repite a mayor escala en ciudades más densamente pobladas como Lima; Arequipa; Cuzco; Trujillo; Chiclayo; entre otras ciudades del país.

Una buena alternativa a este problema de contaminación y aumento excesivo del parque automotor para el transporte público o privado serían los vehículos no motorizados específicamente las bicicletas como en otras ciudades importantes del mundo; o también el uso de vehículos motorizados individuales como motos; sin embargo se debería tener una infraestructura desarrollada para tal fin que brinde seguridad vial a los usuarios de estos medios alternativos; ya que en las condiciones actuales que se despliega el tránsito en Piura; sería generar un mayor volumen de accidentes de tránsito.

Por otra parte otro de los grandes problemas por el que está atravesando nuestra ciudad es el desorden vehicular aumentado geoméricamente por la reconstrucción de las vías en muchos puntos de la ciudad; una de ellas la arteria más importante como la avenida Sánchez Cerro; que brinda el acceso a la ciudad; a los distintas distritos y provincias de la región; y que está generando como resultado una alta concentración del parque automotor en horas llamadas punta donde los ciudadanos van a sus centros de trabajo son los más perjudicados ya que llegan tarde o con retraso a su centro laboral, ocasionando una pérdida de horas de productividad laboral.

El presente estudio se encuentra referido a la trascendencia del uso de sistemas viales para el transporte alternativo: motos y bicicletas; presentando para ello algunas alternativas o estrategias de solución sustentadas dentro del marco legal de las políticas públicas que deben de ser desarrolladas por la gestión Municipal de la provincia de Piura.

Lograr la definición de un problema público es un tema complicado; es una situación que perturba y afecta a una sociedad; se constituye en un foco de atención, que debe de ser atendido como una necesidad, que responde a una carencia, aspiración, interés, también está ligado a los deseos de una sociedad, en la cual será necesario identificar con claridad la situación deseada, con la finalidad de cambiar dicha situación existente en una mejor condición real; por ejemplo la inseguridad ciudadana continúa aumentando en Piura, uno de ellas siendo la delincuencia en un 75%, lo cual significa que de cada cuatro personas, tres de ellas están inseguros en el lugar donde se trasladan. Lo que se acaba de describir experimentan día a día la sociedad, constituyéndose un problema de índole pública y que es necesario abordar y brindar solución inmediata que beneficie a todos en general.

Se considera que la población debe regirse, cumplir y respetar con lo estipulado en la Ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial sumándose a ello el control de la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Tránsito y Seguridad Vial, además también los reglamentos y normas establecidas por el gobierno, y en caso de incumplimiento establecer

sanciones correctas que ayuden a mejorar a nivel nacional.

Candamil F. (2015); mediante su tesis; concluye que:

“[...] en el municipio de La Virginia es tradicional el uso de triciclos y bicicletas para el transporte y domicilio de diferentes objetos, ya sean hortalizas, hasta materiales de construcción, pues es un método rápido, económico y óptimo para el desplazamiento dentro de la ciudad. Las personas que usan este medio de transporte como sustento están ubicadas en la plaza de mercado del pueblo, en una esquina donde siempre esperan un domicilio o flete para salir a circular en las bicicletas y entregar sus domicilios en los distintos puntos donde han sido encomendados. Los tricicleros de la ciudad cuentan cada uno con vehículo propio y adaptado a sus distintas necesidades, aun así los vehículos funcionan pero con diferentes variables que muestran una clara necesidad de intervención de diseño debido a que los vehículos presentan problemas ergonómicos, problemas posturales, piezas que se desgastan y son vehículos que tienen un alto valor comercial. Las bicicletas son poco asequibles a esta población por los altos precios del mercado puesto que son familias que se encuentran entre los estratos 0.0, 1 y 2 del sisben, de los cuales hay 1.200 personas trabajando de manera informal en el municipio y 48 personas inscritas oficialmente al sindicato de tricicleros”. (p. 98).

El autor considera que la problemática real dentro de la ciudad es que muchas personas sostienen sus familias por medio de sus triciclos que utilizan como medio de transporte, para hacer acarreos, diligencias e incluso llevar personas en diferentes ocasiones. Los vehículos, presentan diversos inconvenientes. Como lo son problemas, posturales, sillines poco ergonómicos, manivelas que tallan, sillas adaptadas, piezas poco durables. Varios vehículos en mal estado, por el uso y deterioro de los años y factores climáticos, debido a que a los vehículos no se centran en solo transportar una carga en común sino en otros diversos tipos de cargas que se presentan según el domicilio.

II. MARCO TEÓRICO

Considero que la conceptualización del término: políticas públicas; es un conjunto de acciones e inacciones dentro de un explícito espacio territorial que involucra una decisión de carácter gubernamental. Así mismo las políticas públicas poseen una característica fundamental en el orden de viabilidad, sumándose a ello que no deben de ser impuestas; deben de buscar el equilibrio entre la viabilidad y la aprobación de la sociedad. Para la construcción de una política pública se debe de precisar obligatoriamente el punto inicial; el cual está constituido por la definición del problema público, especificando con transparencia lo que se quiere alcanzar; se debe de situar el problema público en la agenda gubernamental; haciendo una exhaustiva investigación de implicados, teniendo en cuenta: "Que si mayor es la cantidad que están involucrados, existen mayores probabilidades de fracaso".

Se puede precisar que la finalidad es la construcción de opciones, lo cual significa alternativas en la política o también llamado cursos de acción; que pueden catalogarse como alternativas; no obstante, también podríamos interpretar esta finalidad como las distintas estrategias de injerencia que permitan dar solución o atenuar un problema.

Los seres humanos en general somos seres de alta complejidad y muy difíciles de entender, por ello basados en esta premisa se puede afirmar que los problemas sociales siempre tendrán un carácter de complejidad; ya que su principal componente son los seres humanos, de allí se deriva su complejidad en poder abordar un problema social; ya que siempre encontraremos distintos intereses de las personas para encontrar la solución a dicho problema que se presenta en la sociedad. Los problemas públicos son muy difíciles de definir; esto debido a que cada ciudadano presente un interés en particular.

La conmoción por la falta de seguridad en Piura; así como también otras ciudades importantes del territorio nacional, es impresionante, ya que en términos estadísticos el 75% de nuestros conciudadanos se sienten

inseguros. El incremento de la violencia, el robo, los asesinatos, la criminalidad en general aumenta de día en día; sin que el Estado logre revertir este problema, aun habiéndose instaurado sanciones jurídicas legales de mayor dureza para impedir o neutralizar el crecimiento de este problema que afecta a todos los peruanos en general.

La segunda causa de muerte en nuestro país está identificada siendo los siniestros o accidentes de tránsito un tema de mayor inconveniente y preocupación para todos los peruanos; muestra de ello bastará con consultar los medios de información periodísticos que en sus principales portadas y noticias muestran los accidentes acaecidos día a día; por tanto debemos de preocuparnos por desarrollar y sistematizar políticas públicas que ayude a una mejor convivencia en la sociedad, respetando las vías y espacios públicos.

Es por ello que nuestras autoridades tienen la obligación de priorizar una solución a este problema de carácter público, el cual es un motivo de preocupación, desilusión y tristeza para una gran cantidad de familias, las cuales se sienten incapaces de poder afrontar una situación de esta naturaleza, enfrentando la pérdida de un ser querido, cuyo hecho se haya producido ya sea por un siniestro de tránsito, cuyo culpable en este caso mayormente es el conductor, o por consecuencia de la delincuencia que día a día viene ganando un mayor terreno.

Se requiere implementar o desarrollar: Identificación, filtración, monitoreo, evaluación y definición del problema público; además, realizar esta sistemática nos asegura partir de elementos científicos que son necesarios para la planificación, no partiendo de populismos o ideas que no reflejan el bien común de la sociedad.

Para Luis F. Aguilar (1995), la realización de procedimientos distintos que al final llegarán a estructurar la política pública; el punto de partida que debe de examinarse es la política antes que las políticas; lo cual significa que debe de analizarse primero el conflicto de clases en el conjunto de la población; así como que también debe de caracterizarse el sistema imperante.

El autor considera que examinar la política a diferencia de las políticas condiciona el poder analizar el régimen político de forma completa, a diferencia del proceso como se adaptan las decisiones particulares a una mayor atención en los procesos de producción del consenso ya sean: estos cambios sociales, grupos de interés, procesos electorales, conflictos o competencia partidaria.

La elaboración de políticas se encuentra sujeta a la política gubernamental. Es así que las políticas hoy en día se han convertido en acciones pesadamente administrativas, para lo cual se exige información de carácter confiable; con conocimiento especializado, capaces de realizar cálculos de costos y estimar las consecuencias para poder asumir condiciones riesgosas y de baja escasez. Sin la base de un ejercicio lógico fundamentado en la razón y en el factor técnico las decisiones asumidas podrían ser peores que el problema o conflicto que se desea resolver; por ello hay que tener mucho cuidado en las decisiones que se asuman.

Tomando en consideración las manifestaciones de los autores anteriormente citados podemos observar que las decisiones basadas en autoridades de un régimen político; se expresan a través de los reglamentos, normatividad y programas gubernamentales que son exteriorizados a la población en general.

La política podría describirse como un proceso; una acción en trayectoria; que interrelaciona de manera conjunta a los operadores y los que toman la decisión. Sin embargo, no es solamente una decisión, es un conjunto de diferentes acciones, sustentados en actores políticos y sociales, con intenciones plenamente identificadas, así como también las estrategias que deberán de emplearse de manera colectiva tratando de alcanzar los objetivos propuestos para tal fin.

Tal como manifiesta Aguilar (1995); el punto de elaboración para las políticas públicas se constituye entre el encuentro de las libertades ciudadanas y el poder estatal. La capacidad por ejercer el gobierno obliga a quienes lo ejercen conseguir mayores conveniencias y proyectos.

Por ejemplo, al imponerse una ley general genera dos aspectos: beneficiados y afectados; dicha ley reglamenta un explícito campo estratégicamente de acción para proteger los mismos propósitos.

Hay que tener presente que para poder lograr realizar un análisis concreto y eficaz para tomar decisiones sobre las políticas; estas deben sustentarse de manera consciente para contar con una mejor política.

Entre el análisis del contexto y la decisión pública que debe ser la más acertada para la población; podría decirse que estamos ante dos perspectivas una la racional y la otra transaccional.

Cabe precisar que, se considera que las políticas públicas pueden constituirse en las decisiones más extensas y complicadas por su carácter conflictivo. Hacer uso de las herramientas como costo – efectividad o costo – beneficio; investigación de operaciones o programación lineal; investigación de sistemas son medios básicos para poder estructurar alternativas para solucionar cualquier problemática que se genere y además que éstas sean factibles y que respondan al contexto real teniendo en cuenta las implicancias de las variables que puedan intervenir.

Por otra parte, analizar políticas constituye generar estrategias de solución frente a los inconvenientes surgidos por los problemas o dar una respuesta a la consecución de los objetivos que se desean alcanzar basados en criterios de eficiencia técnica y económica para poder asumir una decisión del contexto final. Con mucha frecuencia las decisiones que se asumen en política siguen el orden de la aplicación de la regla práctica: “salir del problema”. Hay que tener en claro que una política no es algo que acontece en su totalidad uniformemente, muchas veces la política se rehace una y otra vez.

Por tanto, para la elaboración de una política, constituye un proceso minucioso para alcanzar los objetivos deseados, que van transformando el contexto basado en los nuevos lineamientos.

Así mismo el llamado análisis incremental, comparativo y limitado, no

considera ofrecer una respuesta instantánea y exhaustiva del problema que tiene el usuario; más posibilita un análisis del proceso de manera sistemática evaluando las intervenciones continuas, progresivas, prácticas y correctivas.

Las estrategias de acción colectiva deben ser fruto de la incorporación del análisis racional de las políticas, que la sociedad necesita.

El incrementalismo, es una estrategia colectiva para solución de problemas públicos, sin embargo, hay que tener en cuenta que de las necesidades e interés se superponen a la coherencia. Políticamente son necesarias la toma de decisiones primordiales y a la vez estratégicas, sin embargo, estas son impertinentes y contraproducentes el abordaje incremental.

Sin embargo, hay que tener en cuenta que las políticas públicas constituyen acciones de transformar una situación actual real en una situación anhelada, teniendo en cuenta que el deseo de transformar esa actual situación se debe porque por ser un problema de orden público. Así mismo son distintos los actores que deben comprender la real situación de un problema público, ya que implicaría que para todos no sería el mismo problema.

Por ejemplo, la resistematización de la circulación vehicular en la ciudad de Piura; para muchos ciudadanos es una urgente necesidad del Gobierno Municipal y Regional que se debe de solucionar. El flujo vehicular es caótico, desordenado, contaminante e insalubre; por lo cual no se puede vivir así.

Finalmente, primero se debe de analizar la política antes que las políticas; con la finalidad de conocer sus oportunidades y alternativas, luego se analizarán las políticas más factibles y posibles bajo una rigurosa estructura lógica, científica y técnica; la cual debe de permitir a los gobiernos asumir disposiciones con el margen mínimo de equivocación reduciendo males y angustias sociales.

Finalmente considero que toda política pública comienza con la identificación y definición del problema público; que constituye la etapa más ardua, posteriormente se desarrolla el planteamiento de alternativas de solución a dicho problema, buscando elegir la mejor propuesta, la cual deberá ser

viable previa evaluación e implementación. La etapa de monitoreo y evaluación debe ser considerada al finalizar el proceso, aunque para algunos entendidos del tema la evaluación y el monitoreo deben darse desde el inicio, en otras palabras, desde la identificación y definición del problema público se debe visualizar el resultado a futuro de esa política pública; lo cual hará posible que el gerente social permita modificar la situación real al contexto deseado, de esa forma se le da sostenibilidad a dicha política.

III. METODOLOGÍA

3.1. Tipo y diseño de investigación.

Son investigaciones que da inmediatamente respuestas y resultados, sin que se ha haya llevado a tener una serie de procedimientos estadísticos; además, se utiliza este tipo de diseño para fines de investigaciones que hagan referencia a temas jurídicos, principios de derechos, entre otros. Esta investigación a desarrollar muestra un enfoque mixto llamado Cualicuantitativa.

Este tipo de investigación el cual se ha desarrollado el presente estudio es eminentemente descriptivo, porque se ha utilizado información de nuestras variables.

3.2. Variables, operacionalización.

Fundamentos jurídicos que permitan regular la necesidad de tener un sistema vial. Se define bajo esta terminología a toda la normatividad legal y jurídica que respalda el desarrollo del sistema vial a nivel de todo el territorio nacional.

Variable Independiente: Transporte alternativo vehículos de tracción humana: bicicletas. Se define de manera específica a la normatividad que plantea la seguridad al desarrollo de este tipo de transporte.

3.3. Población y muestra.

La población describe a la totalidad que los elementos se obtienen en base a las características primordiales del objeto de análisis. En este caso de investigación se tiene presente a una población que corresponde a la ciudadanía en general de la ciudad de Piura, con énfasis en las personas mayores de edad que hacen uso a diario de los servicios de transporte público.

La muestra estará conformada por veinte (20) profesionales de la carrera de derecho, quienes brindarán su opinión sobre el tema en cuestión; y ciento

cincuenta (150) ciudadanos sin distinción de género; y los funcionarios que participaron con sus opiniones en el desarrollo de este estudio.

3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos, validez y confiabilidad.

Se aplicaron algunas técnicas de investigación:

- Investigación bibliográfica, la cual es una técnica que mayormente se utiliza para una investigación y que se encarga de recopilar y explorar toda aquella información que se haya escrito acerca un determinado tema o problema, con el propósito de generar un mayor apoyo para sustentar nuestros argumentos, también es una guía que permite ayudar y obtener mayor conocimiento.
- Entrevistas: Para conocer las opiniones de la población a nivel Piura, la cual se caracteriza por intercambiar ideas que ayuda a mejorar la investigación, así sean criterios favorables o desfavorables.
- Cuestionario: Se realiza una serie de preguntas respecto a cualquier tema que se ha seleccionado como investigación, las mismas que estarán sujetas para recopilar información.
- La estructuración del cuestionario es una tarea importante que requiere de análisis y concentración por parte del investigador, debiendo correlacionar las variables con las preguntas.
- Análisis documental: Libros.
- Medios audiovisuales: Consultas a páginas web.

3.5. Métodos de análisis de datos.

En el desarrollo de la investigación se ha hecho uso de los siguientes métodos:

- a. Método exegético: Busca diferentes métodos para analizar la legislación

traducida a la normatividad, tal cual haya sido estructurado. Se toma en cuenta como partida el ordenamiento jurídico, la misma que no modifica las disposiciones de las normas que se encuentran expresadas mediante códigos o leyes.

- b. Método dogmático: Aplica dentro del derecho positivo y es interpretado bajo las disposiciones conceptuales que originan las teorías que están incluidas en un sistema integral o sistemático.
- c. Método sociológico del derecho: Tiene por objetivo investigar el origen, la aplicabilidad y transformación del derecho en el argumento real.

El derecho en su estudio no fue posible sino se pudiera plasmarla en la realidad social.

- d. Método funcionalista: Está orientada y se basa en la metodología que a su vez se desprende de la sociología del jurídica.

3.6. Aspectos éticos.

Este estudio ha sido elaborado a una realidad problemática actual de Piura, teniendo como fundamentación principal la recopilación de información actualizada, obteniéndose de libros, páginas web y comunicación con la población, se ha realizado las citas correspondientes, por lo tanto, la presente investigación cumple con los protocolos de ética profesional y personal, además, se ha respetado los lineamientos científicos.

IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

4.1. Descripción de resultados de los operadores del derecho.

En este primer numeral del capítulo que corresponde a los resultados se muestra el contenido de los instrumentos necesarios para aplicar en los operadores del derecho, en el cual los participantes muy amablemente expresaron sus opiniones respecto a cada una de las situaciones planteadas; las cuales se ha procesado y se muestra a continuación:

1. ¿Cuál es su opinión respecto a la posibilidad de desarrollar una gestión del transporte alternativo, en el caso específico de uso bicicletas; con la finalidad de disminuir el tráfico de vehículos en Piura; estaría de acuerdo ante esta propuesta? Exprese sus razones. A lo cual el 40% manifestó que si y el 60% restante dio como respuesta que no.

Las razones que se expresan en contra consideran que la ciudad no está preparada a nivel de infraestructura para desarrollar esta variante de transporte alternativo; sin embargo, sería una muy buena idea, para disminuir el tránsito vehicular. Por otro lado, hay quienes señalan que habría muchos accidentes pues aún falta desarrollar la cultura y educación en nuestra región, si los mismos transportistas no respetan las señales de tránsito, imagínense lo que sucedería con el transporte alternativo. Por último, hay quienes señalan que lamentablemente el clima también tendría un rol protagónico ya que en esta zona geográfica siempre se caracteriza por el calor, lo cual sería un factor que también impondría ciertas limitaciones en las personas que van a trabajar.

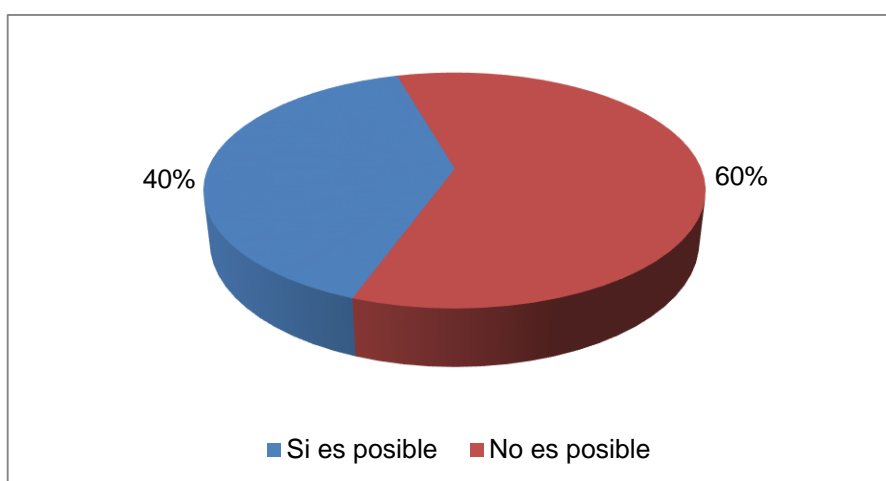
Quienes señalan que sí, manifiestan que desarrollar una idea de este tipo ayudaría tremendamente a disminuir la carga vehicular, sin embargo, debe de pensarse a futuro para que a nivel urbanístico y vial se desarrolle la infraestructura que se necesitaría para tal fin. Recientemente se ha aprobado una ley en el congreso en la cual por cada 30 días de trabajo y habiendo ido en bicicleta a laborar, el empleador deberá otorgar un día de descanso. Hay que precisar que estas son alternativas y un deporte que

genera muchos beneficios a las personas.

Cuadro 1: Respuesta a la pregunta:

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Si es posible	8	40%
No es posible	12	60%
TOTAL	20	100%

Gráfico 1:



FUENTE: Elaboración propia.

2. ¿Desde su punto de vista que problemas tendrían que afrontar para desarrollar una política pública en la ciudad de Piura que respalde el uso del transporte alternativo “bicicletas” y que favorezca la seguridad vial de quienes hagan uso de este sistema?

El 30% de los entrevistados considera que el principal problema que se tendría que afrontar es la normatividad; ya no existe una reglamentación muy específica al respecto; sin embargo, este aspecto puede solucionarse. Un segundo problema a superar sería la cultura; pues las personas en la actual sociedad no están vinculadas a este aspecto, habría que informar a las personas y desarrollar campañas para educar e instruir a la comunidad en general; ya que en la actualidad no se conoce mucho sobre el tema. El 20% señala que otro de los problemas a superar sería la infraestructura de la ciudad que no se ajusta a los requerimientos que la práctica del transporte alternativo demandaría como son las ciclo vías. Un 15% señala que la

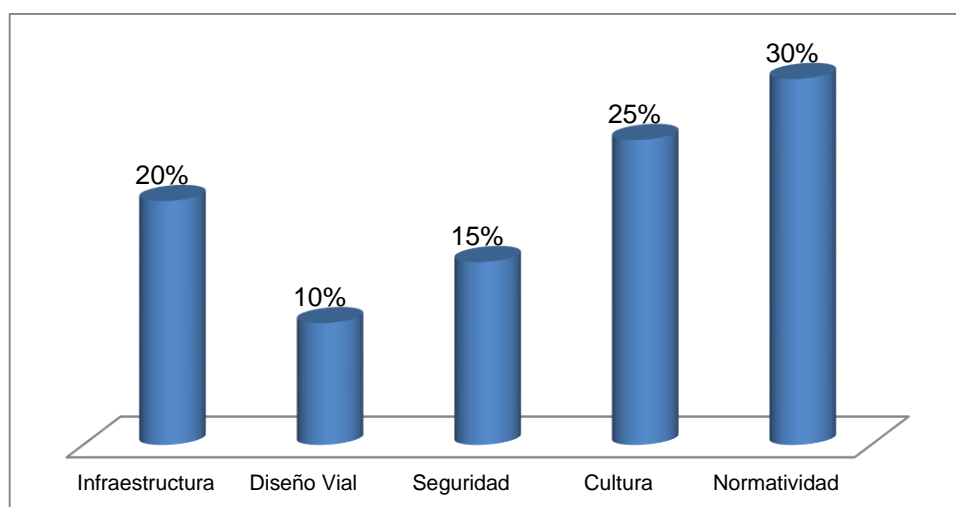
seguridad es un gran problema a superar pues tiene que salvaguardarse la vida de las personas, y dadas las situaciones actuales del tránsito en Piura, tendría mucha preponderancia. Por último, un 10% señala que no existe un diseño vial para tal fin, por lo tanto, habría mucho que trabajar por parte de la gestión municipal provincial de Piura.

En general podemos observar que de acuerdo a las manifestaciones de los entrevistados en más de un 50% se señala que el principal problema a superar estaría dado por la normatividad y la cultura, lo cual como mencionan los entrevistados aún falta mucho por hacer, ya que el ciudadano y el transportista generalmente vulneran los reglamentos, se pasan la luz roja, no se estacionan adecuadamente, cruzan por mitad de la calle, no utilizan los puentes peatonales, la lista es larga.

Cuadro 2:

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Infraestructura	4	20%
Diseño Vial	2	10%
Seguridad	3	15%
Cultura	5	25%
Normatividad	6	30%
TOTAL	20	100%

Gráfico 2:



FUENTE: Elaboración propia.

3. ¿Usted tiene conocimiento del Proyecto de Ley N° 3140; el cual indica y plantea que los trabajadores que lleguen a la empresa donde laboran, en bicicleta durante 30 días podrían gozar de un día libre remunerado? ¿Estaría de acuerdo, exprese sus razones?

Obteniéndose las siguientes respuestas: 40% señala que sí; y el 60% considera que no. Cabe precisar que la mayoría de operadores del derecho conocen del proyecto de Ley en mención y que recientemente fue aprobado. Este proyecto fue formulado por el congresista Wuilian Monterola, integrante de la bancada fujimorista. Así mismo el referido proyecto otorga beneficios tributarios a las empresas que otorguen el beneficio a los trabajadores.

Cuadro 3:

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Si es posible	8	40%
No es posible	12	60%
TOTAL	20	100%

Gráfico 3:



FUENTE: Elaboración propia.

4. ¿Considera que podría implementarse una política de esta naturaleza (antes mencionada); en Piura, con el propósito de reducir el desorden en el que nos vemos afectados todos; tanto por el transporte público como privado? ¿Exprese sus razones a favor o en contra?

El 65% de los entrevistados considera que no podría implementarse y el

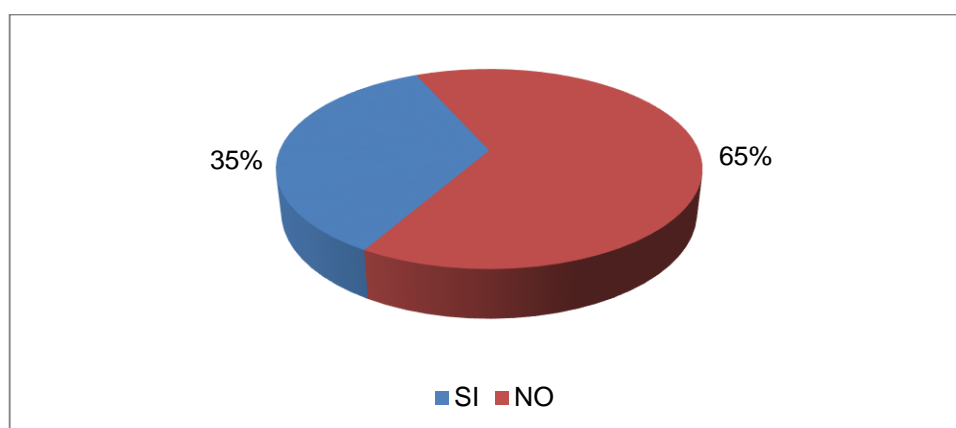
35% considera que sí. Quienes señalan que no, manifiestan que lamentablemente nuestra cultura y educación, no ha desarrollado en los parámetros que se necesita para tal fin; existe mucho descontrol y falta de ordenamiento en el tráfico actualmente, no se cuenta con la infraestructura vial para tal fin, es más algunos se atreverían a decir no existe la seguridad para aportar por una idea de este tipo, aunque es una buena alternativa, frente al caos vehicular existente.

Quienes señalaron que sí argumentan que si podría ir implementándose de forma estructurada, ya que el referido proyecto marca también la participación de la empresa privada para tal fin, es necesario más bien buscar las estrategias que viabilicen dicho proyecto; ya que está dirigido para el país en general, y según se tiene entendido ya existen algunas experiencias positivas que se han desarrollado, como por ejemplo en los distritos de Miraflores, La Molina y Surco. Esta situación es positiva ya que se podría aprender de dichas experiencias. Lo que si queda claro es la necesidad de comprometer a la población en una campaña donde deban de participar también las instituciones policiales para que se brinde la seguridad debida a quienes opten por desarrollar esta experiencia.

Cuadro 4:

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Si es posible	7	35%
No es posible	13	65%
TOTAL	20	100%

Gráfico 4: FUENTE: Elaboración propia.



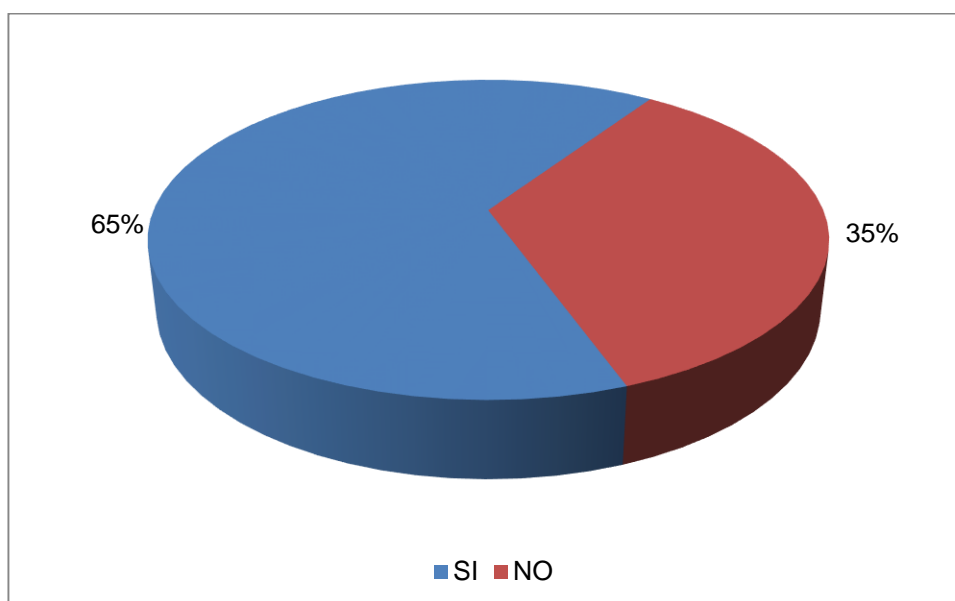
5. ¿Conoce de alguna experiencia exitosa que se aplique en relación al tema que estamos tratando a nivel nacional o internacional? ¿En caso sea afirmativa su respuesta que opina de ello?

El 35% de los entrevistados manifestó conocer experiencias que se han desarrollado al respecto y el 65% respondió que no. Quienes afirman que conocen de experiencias exitosas llevados a cabo en este rubro señalan por ejemplo a países como China, La India, Inglaterra, Holanda, Japón; entre otros ya que el uso del transporte alternativo, protege el medio ambiente; ya que no se hace uso de vehículos o transporte para tal fin; sin embargo estas experiencias aún están lejanas para nuestro país; ya que involucra un grado de desarrollo más alto; mejores índices de educación, respeto a la normatividad, seguridad para la población que hace uso de estos medios; muchos factores que aún en nuestro país aún no están presentes.

Cuadro 5:

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Si es posible	7	35%
No es posible	13	65%
TOTAL	20	100%

Gráfico 5.



FUENTE: Elaboración propia.

6. ¿Uno de los beneficios importantes de esta práctica sería la generación de una menor cantidad de gases producto de la quema de combustible, que favorecería sin lugar a dudas el medio ambiente? Considera viable o inviable un proyecto de esta naturaleza. ¿Expresa sus razones?

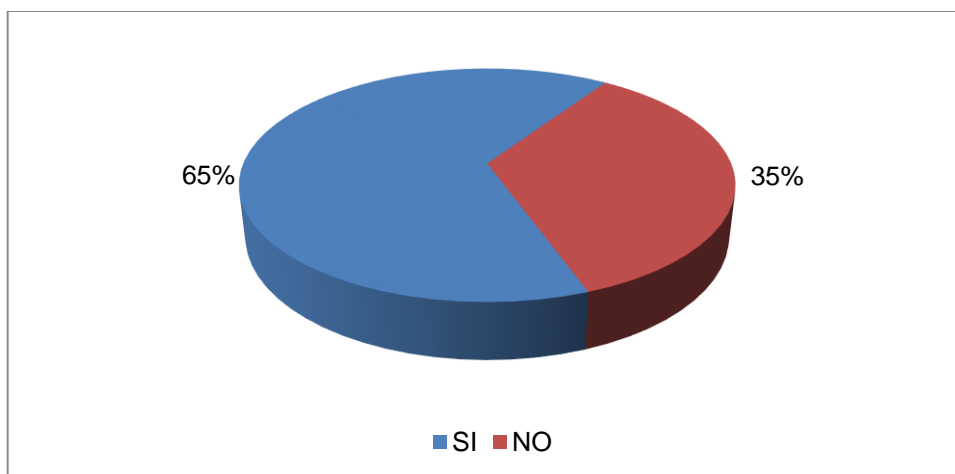
Las respuestas de los entrevistados en un 65% manifiestan que si es posible lograr tal fin; mientras que un 35% considera que es difícil de poder lograr; tal como se muestra a continuación.

Como se observa en las respuestas la gran mayoría de los entrevistados está consciente de los beneficios del desarrollo de un proyecto de esta naturaleza, ya que ayuda a no contaminar el medio ambiente, es más podríamos decir que hasta beneficia a la salud de quienes se someten al uso de estos medios, sin embargo tal como ya se ha venido señalando es necesario mucho compromiso, y desarrollo vial, que lamentablemente en la ciudad tal como está, aún no lo encontramos, implicará un gran esfuerzo y sobre todo las ganas de querer realizar este proyecto que de seguro beneficia a la población en general.

Cuadro 6:

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Si es posible	13	65%
No es posible	7	35%
TOTAL	20	100%

Gráfico 6: FUENTE: Elaboración propia.



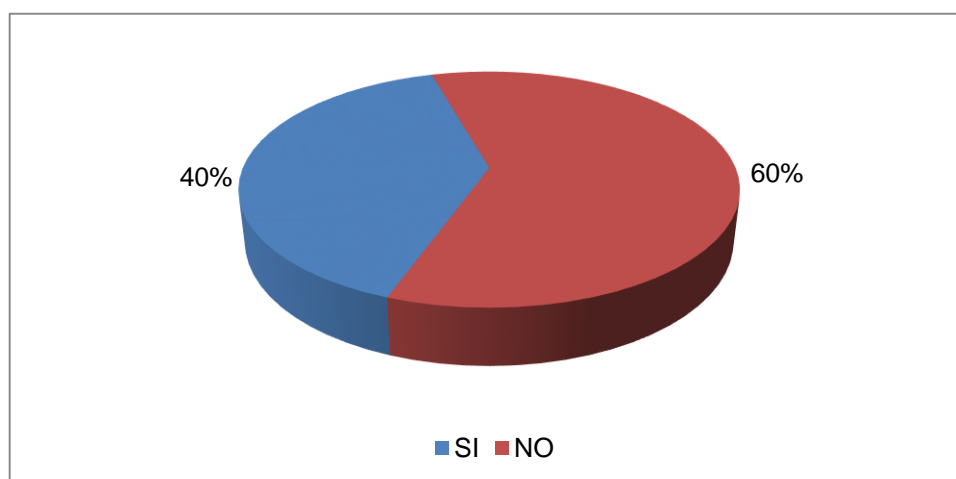
7. ¿Finalmente desarrollar un proyecto de esta naturaleza, conllevaría a desarrollar una educación vial efectiva, por la cual los ciudadanos y en especial los transportistas sean públicos o privados tendrán que adecuarse a este nuevo sistema, considera que podría lograrse?

A lo cual el 40% dijo que sí y el 60% respondió que no. Con las de quienes manifiestan que no; consideran que desarrollar un proyecto de este tipo; no implica que de manera directa la ciudadanía vaya a cambiar, pues deberá de desarrollarse campañas informativas y generar mucho compromiso de nuestras autoridades para que las personas en general se sientan comprometidas en el desarrollo de esta experiencia

Cuadro 7:

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Si	8	40%
No	12	60%
TOTAL	20	100%

Gráfico 7:



FUENTE: Elaboración propia.

4.2. Descripción de los resultados de ciudadanos encuestados.

Así mismo se preguntó también a la ciudadanía respecto a este tema en cuestión, para ello se manifestaron algunas preguntas que en las siguientes líneas son analizadas: La primera de ellas fue:

8. ¿Tiene conocimiento del Proyecto de Ley N° 3140; formulado por el congresista Wuilian Monterola; el cual plantea que los trabajadores que lleguen a su centro de labores en bicicleta durante 30 días podrían gozar de un día libre remunerado?

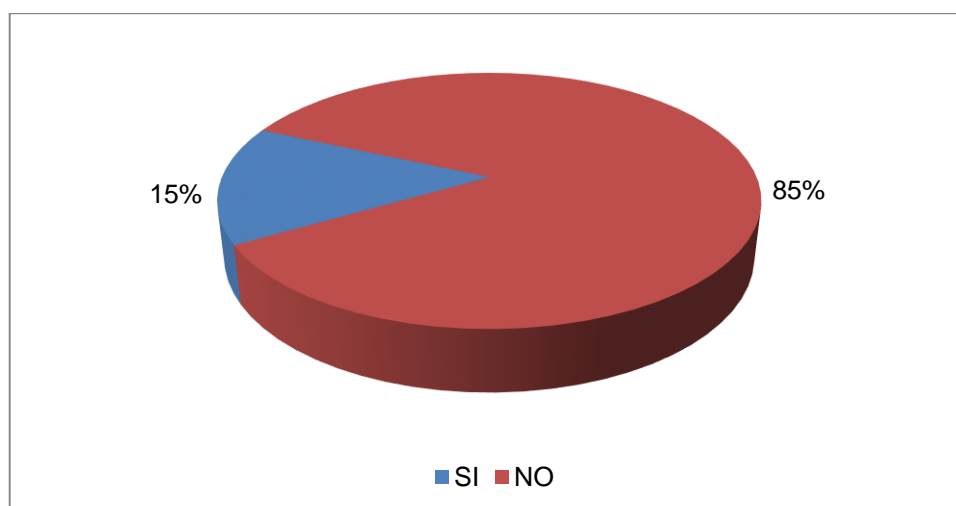
El 15% de la población encuestada manifestó que si ha escuchado y tiene conocimiento al respecto; en cambio el 85% restante señaló no conocer nada al respecto.

Esta situación que se muestra en la sistematización de los datos nos brinda una explicación en la cual habría que combatir mucho en la ciudadanía, la cual es el desconocimiento o tal vez la falta de intereses por informarse en el acontecer nacional; este un factor muy importante con el cual se tendrá que lidiar constantemente si se quieren cambiar las cosas para bien.

Cuadro 8:

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Si	15	15%
No	85	85%
TOTAL	100	100%

Gráfico 8:



FUENTE: Elaboración propia.

9. ¿El uso de transporte alternativo como es el caso de bicicletas puede

traer beneficios positivos a la comunidad como también consecuencias negativas que afectarían también a la comunidad?

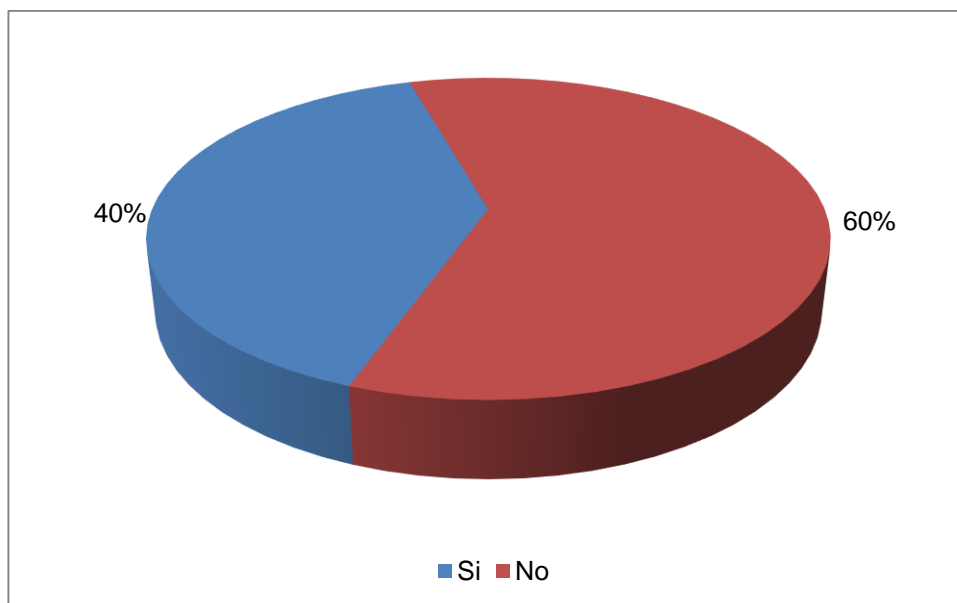
A lo cual el 40% señaló que sí y el 60% optó por señalar que no.

No se pidieron las razones de sus respuestas, sin embargo, en el desarrollo de la encuesta algunos precisaron que habría que apostar por mejorar la seguridad, en beneficio de todos.

Cuadro 9:

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Si	40	40%
No	60	60%
TOTAL	100	100%

Gráfico 9:



FUENTE: Elaboración propia.

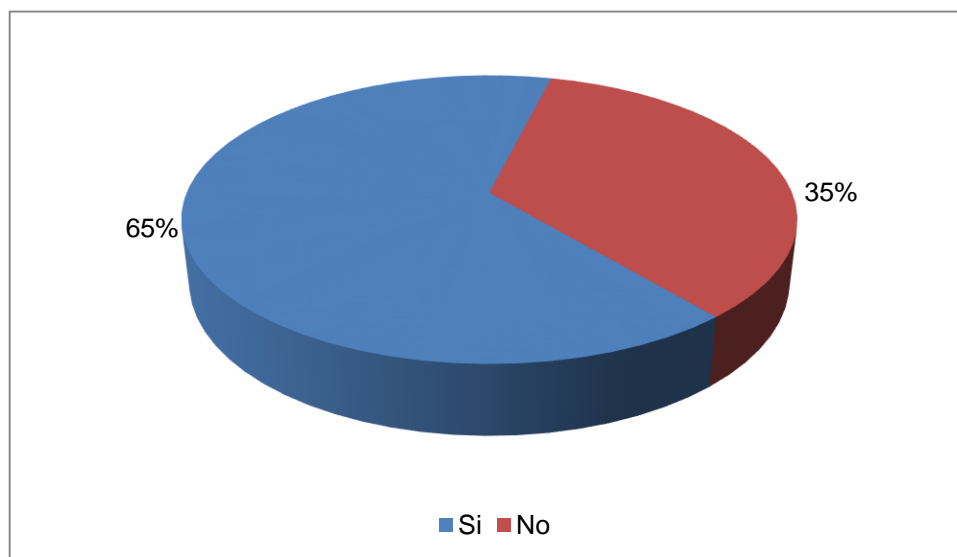
10. ¿considera un grave peligro hacer uso del transporte alternativo “bicicletas” y desplazarse por la ciudad de Piura?

A lo cual un 65% de los entrevistados señaló que sí es un peligro en las condiciones actuales, que se dan en Piura; mientras que un 35% indica que no constituye ningún peligro.

Cuadro 10:

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Si	65	65%
No	35	35%
TOTAL	100	100%

Gráfico 10:



FUENTE: Elaboración propia.

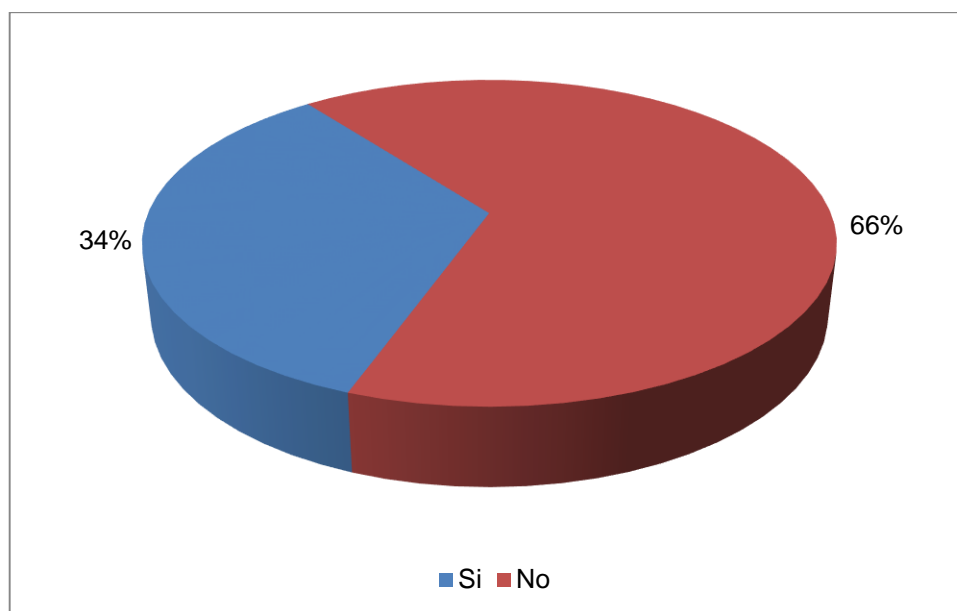
11. ¿Estaría de acuerdo en hacer uso del transporte alternativo “bicicletas” para realizar sus desplazamientos o traslados en la ciudad de Piura?

A lo cual un 34% señala que si estaría dispuesto a hacer uso del transporte alternativo; mientras que el 66% opina lo contrario; sin embargo, nos muestra un cierto grado de desconfianza en hacer uso de este medio, ello debido a que no existen las condiciones para poder realizarlo en la actualidad.

Cuadro 11:

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Si	34	34%
No	66	66%
TOTAL	100	100%

Gráfico 11:



FUENTE: Elaboración propia.

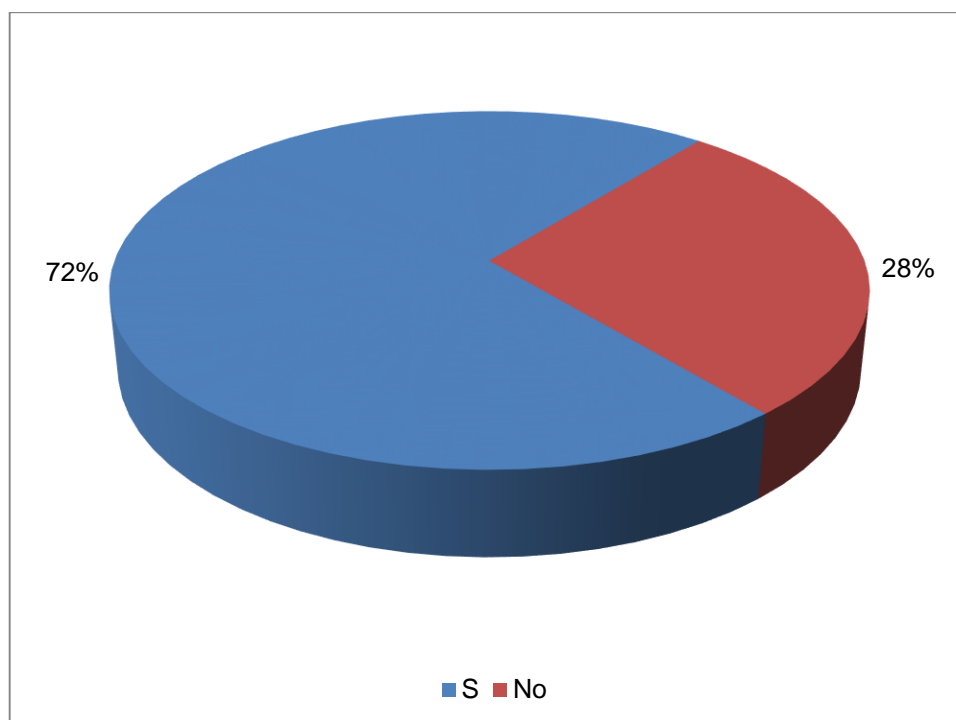
12. ¿Haciendo uso del transporte alternativo “bicicletas” estaría contribuyendo a la mejora de su salud por un lado y a una menor emisión de gases contaminantes en beneficio del medio ambiente en la ciudad de Piura?

A lo cual el 72% señala que se estaría contribuyendo a la mejora de salud y del medio ambiente; en cambio un 28% considera que no.

Cuadro 12:

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Si	72	72%
No	28	28%
TOTAL	100	100%

Gráfico 12:



FUENTE: Elaboración propia.

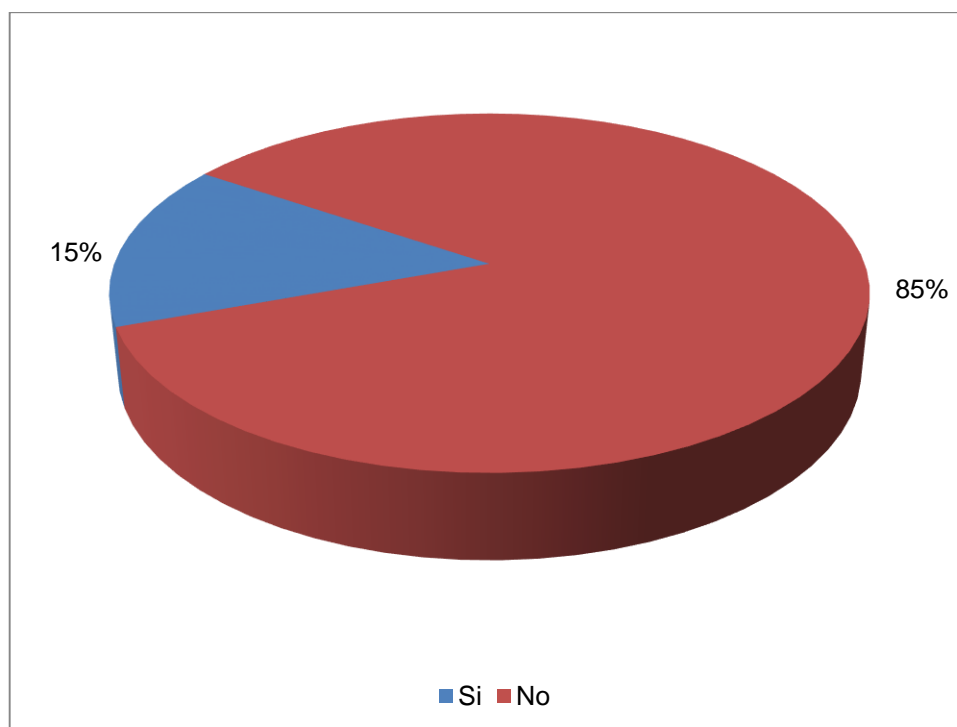
13. ¿Las reglas de tránsito que favorecen el desarrollo del transporte alternativo “bicicletas”; son respetadas y salvaguardadas en la ciudad de Piura?

A lo cual un 85% manifestó que no se respeta dichas normas ni reglamentos; lo cual podría en peligro la vida de quienes usarían este medio; en cambio para un 15% considera que si se respeta; tal como se muestra a continuación.

Cuadro 13:

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Si	15	15%
No	85	85%
TOTAL	100	100%

Gráfico 13:



FUENTE: Elaboración propia.

14. ¿Conoce de algún proyecto que haga uso del transporte alternativo “bicicletas” en alguna localidad o parte del mundo?

A lo cual sólo un 26% señaló que sí, aunque no se entró en detalles y el 74% respondió que no conoce de experiencias al respecto: tal como se muestra a continuación en el cuadro y gráfico correspondiente.

Cuadro 14:

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Si	26	26%
No	74	74%
TOTAL	100	100%

Gráfico 14:



FUENTE: Elaboración propia.

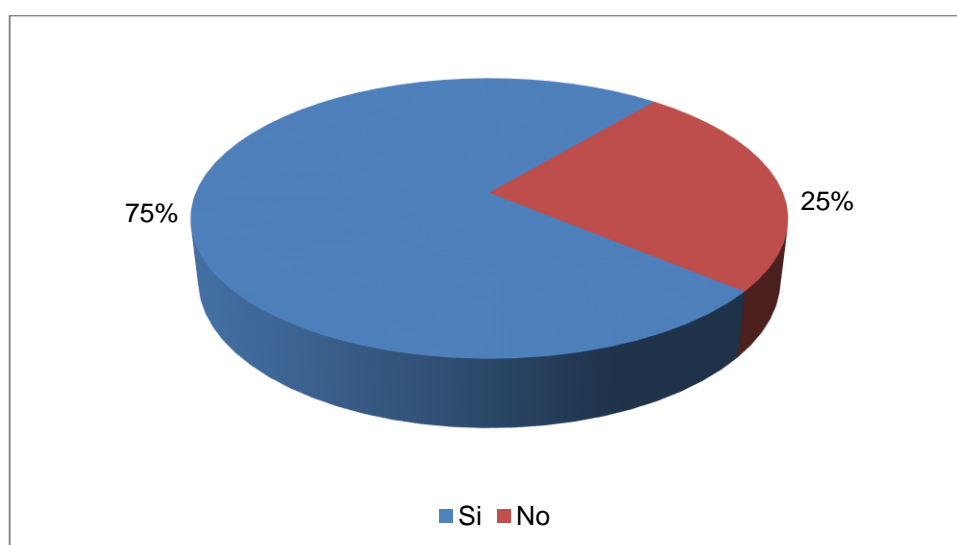
15. ¿Consideraría apropiado desarrollar una iniciativa de este tipo en la ciudad de Piura?

A lo cual un 26% de los encuestados señala que si sería apropiado y el 74% restante considera que no.

Cuadro 15:

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Si	26	26%
No	74	74%
TOTAL	100	100%

Gráfico 15: FUENTE: Elaboración propia.



4.3. Resultados de la entrevista aplicada a los funcionarios municipales.

En este punto se analizarán las encuestas aplicadas a funcionarios municipales para saber su opinión respecto al tema en cuestión. La primera pregunta formulada fue: ¿Cuál es su opinión respecto a la posibilidad de desarrollar una gestión del transporte alternativo, en el caso específico de uso de bicicletas; con la finalidad de disminuir el tránsito de vehículos en Piura; estaría de acuerdo ante esta propuesta? ¿Exprese sus razones? La gran mayoría coincide en señalar que es una muy buena idea, ya que las razones que estarían a favor sería disminuir el transporte masivo, así como también generar una cultura de deporte y salud; sin embargo en la práctica tendrían que solucionarse varios aspectos, la falta de una infraestructura para tal fin; ya que continuamente hay accidentes de tránsito y más aún un vehículo de esta naturaleza no ofrece seguridad a quienes lo conducen, por otra parte se señala también la falta de cultura por parte de muchos conductores que no guardan las debidas señales de tránsito y que son un peligro al volante; así como también las motos lineales y mototaxistas que contribuyen al desorden y al caos vehicular en horas punta; aunque ahora con la nueva disposición de la municipalidad los mototaxistas no están permitidos a entrar al cercado de Piura. De desarrollarse una idea de este tipo hay muchas cosas que tendrán que ser resueltas en aras del éxito de un programa de esta naturaleza.

¿Desde su punto de vista que problemas se tendrían que afrontar para desarrollar una política pública en la ciudad de Piura que respalde el uso del transporte alternativo “bicicletas” y que favorezca la seguridad vial de quienes hagan uso de este sistema? La gran mayoría de funcionarios considera que habría que resolver primero el tema de seguridad, en esto habría que apoyarse en la Policía Nacional, con la finalidad de poder resguardar eficientemente los diferentes sectores de la ciudad; así mismo deberán diseñarse campañas dirigidas a estimular la responsabilidad y el cuidado por parte de los transportes mayores, con la finalidad de evitar accidentes y pérdidas de vidas humanas. Con un respaldo a esta estrategia deberán instalarse parqueaderos para bicicletas; invitar también a las

instituciones en general a sumarse al proyecto con la finalidad de brindar beneficios a quienes hagan uso de este sistema de transporte, como ya se ha señalado en la reciente ley aprobada en el congreso.

Asimismo, declaran algunos funcionarios que si han escuchado sobre este proyecto de Ley N° 3140; y que su contenido es bueno; esperan que se apruebe, sin embargo, tal como estamos en la ciudad de Piura con el tema de la reconstrucción tras el fenómeno pluvial del año pasado, habrá que buscar la integración vial de este medio de transporte a los ya actuales.

Se preguntó también si: ¿Considera que podría implementarse una política de esta naturaleza (antes mencionada); en Piura, a fin de que se reduzca el desorden en el que nos vemos afectados todos; tanto por el transporte público como privado; exprese sus razones a favor o en contra? Bueno lamentablemente considera la gran mayoría de funcionarios entrevistados que no; ya que para reducir el desorden vehicular depende mucho de la educación vial, tanto de los transportistas o conductores y de la población en general. Por un lado, los primeros ocasionan desorden al pasarse la luz roja o ámbar con la finalidad de ganar pasajeros o llegar más rápido a su destino, exponiendo la vida de los transeúntes. En el caso de la población también hace falta la educación vial, ya que las personas cruzan las calles por mitad de las pistas, no haciendo uso de las franjas peatonales o en su defecto cruzan cuando el semáforo está en rojo y en medio de los vehículos que se encuentran en circulación, acciones como estas son las que causan el desorden vehicular, al cual nos encontramos expuestos día a día.

Otra de las preguntas formuladas fue: ¿conoce de alguna experiencia exitosa que se aplique en relación al tema que estamos tratando a nivel nacional o internacional; en caso sea afirmativa su respuesta que opina de ello? Algunos funcionarios conocen sobre algunos casos que han sido presentados por medio de los canales de comunicación como el caso de China, donde la población se traslada a su centro de labores en bicicleta; el resto de los funcionarios entrevistados declararon no conocer mucho del tema en relación de experiencias desarrolladas en otros países.

Se preguntó también si considera que: ¿Uno de los beneficios importantes de esta práctica sería la generación de una menor cantidad de gases producto de la quema de combustible, que favorecería sin lugar a dudas el medio ambiente; considera viable o inviable un proyecto de esta naturaleza? Exprese sus razones. Tal como ya se ha venido señalado definitivamente casi la totalidad de los funcionarios manifiestan reconocer sus beneficios, tanto para el medio ambiente y la salud, sin embargo, son muy puntuales en señalar que aún falta desarrollar mucho en nuestra región: respetar los derechos de los demás; seguridad ciudadana; infraestructura; cultura vial; y compromiso de todos. La idea es buena señal, pero cumplir o desarrollar esta variante es el problema que deberán afrontar las autoridades de nuestra región.

Finalmente se preguntó si: ¿Desarrollar un proyecto de esta naturaleza, conllevaría a desarrollar una educación vial efectiva, por la cual los ciudadanos y en especial los transportistas sean públicos o privados tendrán que adecuarse a este nuevo sistema, considera que podría lograrse? Tal como ya se ha venido discutiendo en algunas preguntas anteriores, nuestra ciudad adolece de una vía especial para este tipo de transporte; nuestros arquitectos e ingenieros no han pensado en eso; la nueva estructura por ejemplo de la avenida Sánchez Cerro, la cual es una vía amplia no contempla dicho espacio, así como las arterias que se están reconstruyendo en la ciudad; hubiera sido una buena oportunidad poder integrar dichas estructuras, sin embargo no se pensó en eso; como si se tiene por ejemplo en el distrito de San Isidro, Miraflores y La Molina de Lima. Consideran que podría lograrse a futuro ya que nuestra ciudad se encuentra en constante crecimiento urbanístico y es necesario pensar en todas las posibilidades. Uno de los funcionarios mencionó que en la ciudad de Medellín – Colombia; los domingos se prioriza el transporte en bicicleta como una actividad de carácter familiar para ello se prohíbe la circulación en ciertas vías que usadas por los ciclistas para desarrollar sus actividades, pero más ligadas al deporte y al sano esparcimiento.

4.4. Discusión:

Se discute el logro de los objetivos específicos propuestos en el trabajo de investigación:

Objetivo específico 1. Examinar el marco legal sobre el uso de la bicicleta como transporte alternativo en Piura.

De nuestra Constitución Política (1993); en sus Art. 2 y 10, los mismos que podemos encontrar en la página web, nos basamos que en estos dos artículos podemos inferir que el Estado debe ser el responsable de ejecutar políticas sociales que aseguren y garanticen a los ciudadanos el bienestar y la movilidad dentro del territorio nacional o un territorio determinado. Para llevar a cabo estas acciones deberá desarrollarse e implementarse programas de seguridad social y vial que le avalen a la población para un bienestar justo y equitativo.

Otra de las normativas es la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre (Ley N° 27181); la cual establece los lineamientos detallados referente al transporte y tránsito en nuestro territorio nacional; así mismo establece las competencias que deben de desarrollarse; contiene también las normas vinculadas al fomento de la bicicleta.

Cabe señalar que, para el desarrollo de las recomendaciones de una movilidad urbana sostenible, también tenemos como aporte de ayuda la Ley N° 27181 en sus artículos 7 y 15, Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, Decreto Supremo N° 009-2010-MTC, la Ley General de Educación No. 28044 y D.S. N° 013-2007-MTC.

Objetivo específico 2. Conocer la opinión de los operadores del derecho y funcionarios municipales sobre medios de transportes sostenibles urbanos sobre el uso de la bicicleta como medio alternativo sostenible en la ciudad de Piura.

Los operadores del derecho en cuanto se les ha preguntado sobre este tema en cuestión, han señalado en su gran mayoría que la ciudad de Piura no se encuentra preparada no desarrollada para poder cubrir este rubro de transporte.

Han hecho especial incidencia en la condición educativa de los transportistas de los servicios públicos urbanos que no respetan las reglamentaciones sobre educación vial; sumándose a ello inclusive los mismos transeúntes; todo un problema que sumado a las horas punta del tránsito vehicular haría más bien una contribución a agrandar el problema, que en combatirlo; teniéndose también como principal factor de desorden el tránsito de motos lineales, que en su afán de llegar más rápido se cruzan entre los vehículos aprovechando su espacio para poder movilizarse con mayor velocidad.

La idea es buena, ya que recoge la práctica que se desarrolla en otros países donde este tipo de transporte se practica masivamente, por ejemplo, el país considerado dentro del ranking por ser el primero es Holanda; donde de acuerdo a los registros el 99% de la población tiene bicicleta y se desplazan en ella a sus centros laborales haciendo un recorrido promedio de 2,5 km diariamente. Le siguen las experiencias de otros países como: Japón, Dinamarca, Alemania, Suecia, Noruega, Finlandia, Suiza, Bélgica y China. Lamentablemente a nivel latinoamericano no tenemos ninguna experiencia exitosa, esto también en relación al bajo nivel cultural en el cual se encuentra inmerso las naciones sudamericanas.

Los funcionarios municipales también han opinado sobre este tema; y reconocen que la municipalidad de Piura, no ha desarrollado un proyecto de esta naturaleza, a pesar que se están desarrollando el nuevo diseño y habilitación de las vías que constituyen las arterias viales de la ciudad, es lamentable que no se haya pensado en esto. Ya que la ciudad necesita coberturar otras alternativas dado su continuo crecimiento demográfico.

Objetivo específico 3. Establecer la necesidad de implementar la normativa que exija el registro y el permiso de conducir a los vehículos de tracción humana en las vías públicas.

De darse luz verde a un proyecto de esta naturaleza, al igual que en la conducción de otros vehículos con los automóviles y motos en general, se debe de tener un registro, el cual puede ser administrado por la municipalidad; en el cual se registren a los conductores y se señalicen a sus bicicletas con la finalidad

de identificar a los propietarios y también evitar los robos.

Tal como se ha mencionado en otros países se lleva un control riguroso de este tipo de vehículos ya que, se ha desarrollado una cultura de prevención, de poder identificar a las víctimas en el caso de algún accidente y que este también se encuentre protegido, frente a algún incidente. Los vehículos de tracciones que circulan con la finalidad de transportar a las personas a sus centros de trabajo, tal como recientemente se ha aprobado una Ley en la cual se dispone que por cada treinta días, de hacer uso de este medio el trabajador tendrá derecho a un día de descanso; sin embargo hasta ahora no se ha determinado cual va hacer el mecanismo de control para tal cuestión. En ello la municipalidad deberá tomar la delantera con la finalidad de poder extender algún tipo de identificación o carnet que permita llevar y registrar las diferentes situaciones que puedan presentarse.

V. CONCLUSIONES

1. Frente al excesivo tránsito urbano en la ciudad de Piura, el uso de la bicicleta puede constituirse una alternativa importante para mejorar el desplazamiento en la ciudad, aliviando así el problema del tránsito, promoviendo prácticas sustentables y ahorro de energía.
2. Para poder desarrollar un proyecto de esta naturaleza se necesita modificar las opiniones y mentalidad de las autoridades, líderes de opinión y en los ciudadanos en general, con la finalidad de poder internalizar el nuevo enfoque de movilidad. Este nuevo enfoque a diferencia del enfoque de transporte, prioriza las necesidades de las personas y las motivaciones del por qué nos movemos por la ciudad. En este sentido, la sensibilización juega un papel muy importante y trascendental.
3. Con respecto a la articulación de la normatividad y leyes que fundamentan la movilidad sostenible en el Perú, se tiene que desarrollar un enfoque de gobernanza multinivel, para poder desarrollar esta opción de transporte, ya que quienes la utilicen deberán verse protegidos y no vulnerados como eventualmente sucede.
4. El uso de la bicicleta es una opción de recuperación del espacio urbano; el cual ha conllevado a experiencias que han dado muy buenos resultados en otros países, por ejemplo, se ha articulado la movilidad que humaniza el transporte y le da sostenibilidad.
5. En las instituciones públicas en diferentes partes del país, aún predomina el enfoque del transporte donde prima las obras ingenieriles que en algunos casos origina el caos, ya que no se planifica el crecimiento de la urbe respetando los espacios públicos. Desarrollar proyectos que conlleve al crecimiento de esta opción deberán buscar una adecuada infraestructura que sea coherente, adecuada y segura para los ciudadanos que opten por este tipo de transporte.

VI. RECOMENDACIONES

1. El enfoque de movilidad analizado en el presente informe de investigación es inclusivo e integrador, pero se trata de una alternativa de cambio a largo plazo, con implicaciones sociales, económicas y políticas importantes, que deben generarse desde los planes de desarrollo regional y municipal con la finalidad de poder desarrollar en los sentidos ya mencionados. Por lo cual es de gran necesidad una reforma de la política social del transporte en la ciudad de Piura, con un soporte normativo mejorado y que se cumpla con firmeza.
2. Es recomendable el ejercicio de una Gerencia Social que propicie la articulación intersectorial, con el Gobierno Regional y con las Municipalidades Distritales en la Provincia de Piura; mejorando la capacidad de gestión al interior de la MPP, que fortalezca un modelo organizacional de la institución, creando sinergia entre las gerencias, el compromiso social, y la participación de los actores sociales.
3. Mejorar el aspecto de difusión e información, para la educación vial, y la sensibilización a la ciudadanía; haciéndose fundamental la provisión, y mantenimiento de las bicicletas, para una mejor protección de los ciudadanos que decidan hacer uso de este medio. Así como la importancia de la participación organizada para el empoderamiento de la ciudadanía y para darle sostenibilidad a la gestión actual y a los cambios que el uso de la bicicleta requiere.
4. Por último, se recomienda reformar la normatividad existente de transporte no motorizado bajo el nuevo enfoque de movilidad, en los tres niveles gubernamentales: nacional, regional y municipal; así como articular normativamente las políticas públicas por parte del Estado, referidas a la promoción de la bicicleta de los diferentes Ministerios: Educación, Salud, Ambiente, en coordinación con la Municipalidad Provincial de Piura.

VII. PROPUESTA

El presente estudio parte del enfoque de movilidad que se fundamenta en las personas y sus necesidades, y no solo trata únicamente de los conductores de vehículos, sino, que también a colectivos y grupos sociales que de una u otra manera están inmersos en conflictos de movilidad, se considera las diferentes propuestas:

Por ejemplo, en el enfoque actual del transporte (que se viene practicando desde hace décadas) prima los carros como el mejor medio de transporte. Ahora bien, cuando el enfoque es de movilidad, la principal preocupación son las necesidades de las personas, las motivaciones por la cuales nos movemos por la ciudad y la prioridad está; en el peatón, el ciclista y el transporte masivo entre otros.

Es decir, las personas tienen pleno derecho a disfrutar del espacio público, desplazándose por la ciudad según sea su necesidad o incluso su voluntad. De esta forma, la movilidad urbana debe integrar medios tradicionales como vehículos particulares y de transporte público, con propuestas inclusivas y sostenibles, como espacios para la circulación de los peatones y de las bicicletas. Bajo este contexto, la bicicleta es una alternativa importante para mejorar el desplazamiento en las ciudades y aliviar el problema del tránsito y para promover una ciudad con prácticas sustentables, modelo al que tiene apostar la ciudad de Piura. Muchas ciudades Latinoamericanas ya han adoptado la bicicleta, como sistemas públicos de movilidad dentro de la metrópoli para uso y goce de sus vecinos.

El uso de la bicicleta en la ciudad de Piura que aquí se propondrá, es como otro medio más de transporte, sin dejar de lado su carácter deportivo y recreativo. Creemos necesaria la implementación de un nuevo medio de transporte en la ciudad de Piura para ser utilizado principalmente como un sistema de transporte interdistrital e intermodal.

REFERENCIAS

- Acero, J. (s.a). Los sistemas bicicleta pública en Latinoamérica, un eufemismo o una verdadera opción? [diapositivas]. Bogotá: IDU – CicloRutas. Consulta: 17 de junio de 2016
- Alegre, M. (2011) “Yo paro, tú paras, nosotros paramos, pero Lima no puede parar”. PuntoEdu. Lima Consulta: 16 de junio de 2016
- Alegre, M. (2013) Una ciudad al servicio de los autos. Revista Ideele N°229. Consulta: 16 de junio de 2016
- Alguacil, J. (1998) Calidad de vida y praxis Urbana-Nuevas iniciativas de Gestión Ciudadana en la Periferia Social de Madrid-Tesis de doctorado en Ciencias Políticas y Sociología. Universidad Consulta: 26 de julio de 2016
- Alvirde, G. y Del Pozo, J. (2008). Calidad de vida: un calidoscopio. Revista de la Universidad del Valle de Antemajac UNIVA. Consulta: 30 de abril 2016.
- Anaya, E. y Castro, A. (2012). Balance general de la Bicicleta Pública en España. España: Instituto para la Descentralización y Avance de la Energía. Consulta: 2 de junio de 2014
- Bea, M. (2009) Los sistemas de bicicletas públicas urbanas. Barcelona, España: Universidad Autónoma de Barcelona.
- Borja, J. (1998). Ciudad y Planificación, la Urbanística para las Ciudades de América Latina. Consulta: 27 de junio de 2018
- Borja, J. (2003). La ciudad Conquistada. Madrid, España: Alianza Editorial.
- Buzan, B. (1998). Seguridad un nuevo marco para el análisis.
- Centro de Investigación de la Universidad del Pacífico (2011). Movilidad urbana en Lima Metropolitana. Lima Consulta: 17 de junio de 2018
- CEPAL (2013). Los esquemas de ciclovías y la intermodalidad bicicletas y transportes públicos. Boletín FAL. Santiago de Chile, 2013, Edición N° 317,

número 1, pp. 1-11 Consulta: 17 de junio de 2018

Defensoría del Pueblo. (2008) El Transporte Urbano en Lima Metropolitana: Un desafío en defensa de la vida. Lima, Perú. Consulta: 17 de junio de 2018.

Ferreyra, J. (2014) Movilidad Urbana Sostenible: un desafío para los gobiernos Locales. Guadalajara. Consulta: 17 de junio de 2017.

Gonzales, S. (2012). Seguridad Pública en México, problemas, perspectivas y propuestas, Última edición.

Molina, C. (2000) Modelo de formación de políticas y programas sociales. Notas de clase. Washington, DC: Banco Interamericano de Desarrollo: Instituto Interamericano para el desarrollo social (INDES).

Olovarria, M. (2007). Conceptos básicos en el análisis de Políticas Públicas/ INAP Instituto de Asuntos Público- Universidad de Chile; Santiago de Chile, 2007. Pp. 10-11.

Pastor E. (2009) Uso de bicicletas como Transporte Urbano seguro, caso Surco, Lima.

Stein, E. (2006) Coord. La Política de las Políticas públicas: Progreso económico y social en América Latina: Informe 2006. Washington, DC BID, 2006.

ANEXOS

MATRIZ DE CONSISTENCIA LÓGICA

PROBLEMA	HIPÓTESIS	OBJETIVOS	VARIABLES
¿Bajo qué fundamentos jurídicos normativos deberá desarrollarse la necesidad de contar con un sistema vial que desarrolle el transporte alternativo de vehículos de tracción humana: bicicletas, en la ciudad de Piura?	Qué problemas públicos surgirían en base a la necesidad de tener un sistema vial que tome en cuenta al transporte alternativo: bicicletas, en la ciudad de Piura.	<p>General</p> <p>Analizar los fundamentos jurídicos que permitan regular la necesidad de tener un sistema vial que tome en cuenta al transporte alternativo vehículos de tracción humana: bicicletas, en la ciudad de Piura.</p> <p>Específicos.</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Identificar derechos y obligaciones de los conductores de vehículos de tracción humana. <input type="checkbox"/> Analizar la situación actual de los conductores y vehículos de tracción humana. <input type="checkbox"/> Determinar si existen mecanismos que permitan sancionar al conductor que comete contravenciones leves de Tránsito. <input type="checkbox"/> Establecer la necesidad de implementar la normativa que exija el registro y el permiso de conducir a los vehículos de tracción humana en las vías públicas. 	<p>Variable independiente:</p> <p>Sistema vial</p> <p>Variable dependiente:.</p> <p>Transporte alternativo</p>

Cuadro 4. Matriz de consistencia lógica.

Fuente: Elaborado por Socorro Tume

MATRIZ DE CONSISTENCIA METODOLÓGICA

TIPO Y DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN	POBLACIÓN Y MUESTRA	INSTRUMENTOS DE INVESTIGACIÓN	CRITERIOS DE VALIDEZ Y CONFIABILIDAD
Descriptiva explicativa Diseño No Experimental	40 abogados 150 ciudadanos	Encuestas Cuestionarios	Validación por consulta de expertos. Método de Alfa de Crombach

Cuadro 5. Matriz de consistencia metodológica.

Fuente: Elaborado por Guillermo Víctor Eduardo Camino Morales.



VALIDACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS

CONSTANCIA DE VALIDACIÓN

Yo,..... con DNI N°
.....; docente universitario magister en:
..... N° ANR/COP.....
de profesión..... desempeñándome actualmente en
.....
Por medio de la presente hago constar que he revisado con fines de Validación los instrumentos:

Guía de Pautas y Cuestionario

Luego de hacer las observaciones pertinentes, puedo formular las siguientes apreciaciones.

Guía de Pautas Para Jóvenes Universitarios de la UCV-Piura	DEFICIENTE	ACEPTABLE	BUENO	MUY BUENO	EXCELENTE
1. Claridad					
2. Objetividad					
3. Actualidad					
4. Organización					
5. Suficiencia					
6. Intencionalidad					
7. Consistencia					
8. Coherencia					
9. Metodología					

En señal de conformidad firmo la presente.

Piura de..... De 2018.

DNI N°
Especialidad:
E-mail.....



FICHA DE VALIDACIÓN

Indicadores	Criterios	Deficiente 0 – 20				Regular 21 – 40				Buena 41 – 60				Muy Buena 61 – 80				Excelente 81 – 100				OBSERV.
		0	6	11	16	21	26	31	36	41	46	51	56	61	66	71	76	81	86	91	96	
ASPECTOS DE VALIDACION		5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100	
1. Claridad	Esta formulado con un lenguaje apropiado																					
2. Objetividad	Esta expresado en conductas observables																					
3. Actualidad	Adecuado al enfoque teórico abordado en la investigación																					
4. Organización	Existe una organización lógica entre sus ítems																					
5. Suficiencia	Comprende los aspectos necesarios en cantidad y calidad.																					

6.Intencionaldad	Adecuado para valorar las dimensiones del tema de la investigación																						
7.Consistencia	Basado en aspectos teóricos-científicos de la investigación																						
8.Coherencia	Tiene relación entre las variables e indicadores																						
9.Metodología	La estrategia responde a la elaboración de la investigación																						

ENTREVISTA APLICADA A OPERADORES DEL DERECHO

Señores operadores del derecho es grato dirigirme a ustedes con el objetivo de recoger sus impresiones respecto a la gestión del transporte alternativo, caso específico: bicicletas; y la formulación de políticas públicas de seguridad vial en que se deben de desarrollar en la región de Piura; para lo cual frente a las preguntas formuladas solicito su intervención y sobre todo su opinión jurídica y normativa; las cuales me ayudarán a sistematizar un estudio de investigación en el campo del derecho y la gestión pública. De antemano muchas gracias por su tiempo.

=====

1. ¿Cuál es su opinión respecto a la posibilidad de desarrollar una gestión del transporte alternativo, en el caso específico de uso bicicletas; con la finalidad de disminuir el tránsito de vehículos en la ciudad de Piura; estaría de acuerdo ante esta propuesta?. Exprese sus razones.

2. ¿Desde su punto de vista que problemas se tendrían que afrontar para desarrollar una política pública en la ciudad de Piura que respalde el uso del transporte alternativo “bicicletas” y que favorezca la seguridad vial de quienes hagan uso de este sistema?

3. ¿Tiene conocimiento del Proyecto de Ley N° 3140; que plantea que los trabajadores que lleguen a su centro de labores en bicicleta durante 30 días podrían gozar de un día libre remunerado?. Estaría de acuerdo, exprese sus razones.

4. ¿Considera que podría implementarse una política de esta naturaleza (antes mencionada); en la ciudad de Piura, con la finalidad de reducir el desorden en el que nos vemos afectados todos; tanto por el transporte público como privado? Exprese sus razones a favor o en contra.

5. ¿Conoce de alguna experiencia exitosa que se aplique en relación al tema que estamos tratando a nivel nacional o internacional? En caso sea afirmativa su respuesta, ¿Que opina de ello?

6. Uno de los beneficios importantes de esta práctica sería la generación de una menor cantidad de gases producto de la quema de combustible, que favorecería sin lugar a dudas el medio ambiente. ¿Considera viable o inviable un proyecto de esta naturaleza?. Exprese sus razones.

7. Finalmente desarrollar un proyecto de esta naturaleza, conllevaría a desarrollar una educación vial efectiva, por la cual los ciudadanos y en especial los transportistas sean públicos o privados tendrán que adecuarse a este nuevo sistema, ¿Considera que podría lograrse?

¡GRACIAS POR SU COLABORACIÓN!

ENCUESTA APLICADA A LA CIUDADANÍA

Estimados conciudadanos me encuentro realizando un trabajo de investigación, por lo cual con el objetivo de poder brindar una opinión respecto al tema de: "Gestión del transporte alternativo, caso específico: bicicletas; y la formulación de políticas públicas de seguridad vial"; se formularán algunas preguntas a las cuales solicito responda con la mayor transparencia posible. Gracias por su tiempo.

=====

1. ¿Tiene conocimiento del Proyecto de Ley N° 3140; impulsado por el congresista Wuilian Monterola; el cual plantea que los trabajadores que lleguen a su centro de labores en bicicleta durante 30 días podrían gozar de un día libre remunerado?
 Sí
 No
2. ¿El uso de transporte alternativo como es el caso de bicicletas puede traer beneficios positivos a la comunidad como también consecuencias negativas que afectarían también a la comunidad?
 Sí
 No
3. ¿Considera un grave peligro hacer uso del transporte alternativo "bicicletas" y desplazarse por la ciudad de Piura?
 Sí
 No
4. ¿Estaría de acuerdo en hacer uso del transporte alternativo "bicicletas" para realizar sus desplazamientos o traslados en la ciudad de Piura?
 Sí
 No
5. ¿Haciendo uso del transporte alternativo "bicicletas" estaría contribuyendo a la mejora de su salud por un lado y a una menor emisión de gases contaminantes en beneficio del medio ambiente en la ciudad de Piura?
 Sí
 No
6. ¿Las reglas de tránsito que favorecen el desarrollo del transporte alternativo "bicicletas"; son respetadas y salvaguardadas en la ciudad de Piura?
 Sí
 No

7. ¿Conoce de algún proyecto que haga uso del transporte alternativo “bicicletas” en alguna localidad o parte del mundo?
- Sí
 - No
8. ¿Consideraría apropiado desarrollar una iniciativa de este tipo en la ciudad de Piura?
- Sí
 - No

¡GRACIAS POR SU TIEMPO!

ENTREVISTA APLICADA A LA AUTORIDAD MUNICIPAL DE TRNASPORTE

Señores autoridades ediles me es grato dirigirme a ustedes con el objetivo de recoger sus impresiones respecto a la gestión del transporte alternativo, caso específico: bicicletas; y la formulación de políticas públicas de seguridad vial en que se deben de desarrollar en la región de Piura; para lo cual frente a las preguntas formuladas solicito su intervención y sobre todo su opinión normativa; las cuales me ayudarán a sistematizar un estudio de investigación en el campo del derecho y la gestión pública. De antemano muchas gracias por su tiempo.

- =====
1. ¿Cuál es su opinión respecto a la posibilidad de desarrollar una gestión del transporte alternativo, en el caso específico de uso bicicletas; con la finalidad de disminuir el tránsito de vehículos en la ciudad de Piura? ¿Estaría de acuerdo ante esta propuesta? Exprese sus razones.

2. ¿Desde su punto de vista que problemas se tendrían que afrontar para desarrollar una política pública en la ciudad de Piura que respalde el uso del transporte alternativo “bicicletas” y que favorezca la seguridad vial de quienes hagan uso de este sistema?

3. Tiene conocimiento del Proyecto de Ley N° 3140; que plantea que los trabajadores que lleguen a su centro de labores en bicicleta durante 30 días podrían gozar de un día libre remunerado. ¿Estaría de acuerdo? Exprese sus razones.

4. ¿Considera que podría implementarse una política de esta naturaleza (antes mencionada); en la ciudad de Piura, con la finalidad de reducir el desorden en el que nos vemos afectados todos; tanto por el transporte público como privado? Exprese sus razones a favor o en contra.

5. ¿Conoce de alguna experiencia exitosa que se aplique en relación al tema que estamos tratando a nivel nacional o internacional? En caso sea afirmativa su respuesta, ¿Que opina de ello?

6. Uno de los beneficios importantes de esta práctica sería la generación de una menor cantidad de gases producto de la quema de combustible, que favorecería sin lugar a dudas el medio ambiente. ¿Considera viable o inviable un proyecto de esta naturaleza? Exprese sus razones.

7. Finalmente desarrollar un proyecto de esta naturaleza, conllevaría a desarrollar una educación vial efectiva, por la cual los ciudadanos y en especial los transportistas sean públicos o privados tendrán que adecuarse a este nuevo sistema, ¿Considera que podría lograrse?

GRACIAS POR SU COLABORACIÓN