



**UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO**

FACULTAD DE DERECHO Y HUMANIDADES  
ESCUELA PROFESIONAL DE CIENCIAS DE LA  
COMUNICACIÓN

**Experiencias de Comunicación Participativa: Plan de  
comunicación para promoción de la Movilidad Urbana  
Sostenible en la ciudad de Trujillo**

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:

Licenciada en Ciencias de la Comunicación

**AUTORAS:**

Oblitas Bueno, Ana Lucia ([orcid.org/000-0002-6924-0411](https://orcid.org/000-0002-6924-0411))

Oblitas Bueno, Daniel Andre ([orcid.org/0000-0003-1895-2635](https://orcid.org/0000-0003-1895-2635))

**ASESOR:**

Mg. Pisfil Llontop Faustino ([orcid.org/0000-0003-3882-7559](https://orcid.org/0000-0003-3882-7559))

**LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:**

Comunicación para el Desarrollo Humano

**LÍNEA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL UNIVERSITARIA:**

Desarrollo económico, empleo y emprendimiento

TRUJILLO – PERÚ

2022

## **DEDICATORIA**

Esta investigación está dedicada a los ciudadanos de Trujillo, peatones, motorizados y no motorizados; los cuales son fundamentales a través de su participación para tener un mayor alcance de una ciudad sostenible que propone facilitar los procesos de desplazamientos por medio de un transporte alternativo eficaz y eficiente.

## **AGRADECIMIENTO**

Agradecemos a todos los docentes que, a través de sus enseñanzas, nos ayudaron a desarrollar nuestra vocación como comunicadores sociales y facilitadores de procesos de comunicación. También queremos dar un agradecimiento especial a nuestro asesor de proyecto de investigación, el Mg. Felipe Ríos Incio y nuestro asesor de desarrollo de investigación, el Mg. Pisfil Llontop Faustino por orientarnos en el proceso inicial y final de esta investigación.

## ÍNDICE

Dedicatoria.....	i
Agradecimiento.....	ii
Resumen.....	iv
Abstract.....	v
I. INTRODUCCIÓN.....	1
II. MARCO TEÓRICO.....	4
III. METODOLOGÍA.....	10
3.1. Tipo y diseño de investigación.....	10
3.2. Categorías, Subcategorías y matriz de categorización.....	11
3.3. Escenario de Estudio.....	11
3.4. Participantes.....	12
3.5. Técnicas e instrumentos de recolección de datos.....	13
3.6. Procedimiento.....	14
3.7. Rigor científico añadir.....	14
3.8. Método de análisis de datos.....	16
3.9. Aspectos éticos.....	16
IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN.....	17
V. CONCLUSIONES.....	22
VI. RECOMENDACIONES.....	23
REFERENCIAS.....	24
ANEXO	

## RESUMEN

El presente trabajo de investigación, tiene como categorías la comunicación participativa, el plan de comunicación y la movilidad urbana sostenible. Por lo cual se formula la siguiente pregunta ¿Qué elementos son necesarios en un plan de comunicación participativa que promueva la movilidad urbana sostenible en la ciudad de Trujillo? Teniendo como objetivo general, crear un plan de comunicación participativa para promover la movilidad urbana sostenible en la ciudad de Trujillo.

Para llevar a cabo esta investigación de tipo aplicada, se utilizó un enfoque cualitativo, empleando las técnicas de análisis documental, entrevista y un focus group, para la observación y recolección de datos; para posteriormente analizar la información mediante el método de análisis de comparación constante de Glaser y Strauss, de lo general a lo específico, para finalmente pasar al proceso de interpretación. Describiendo que las experiencias de comunicación participativas son clave en el proceso de planificación, como se describe en los resultados y discusión.

Concluyendo que la creación de un plan de comunicación participativa que busca promover la movilidad urbana sostenible en la ciudad de Trujillo, debe considerar criterios de planificación a partir de estrategias de comunicación con un enfoque participativo, en la implicación del ciudadano en el proceso de estructuración de la información sobre el beneficio del modelo de movilidad en sus dimensiones ambientales, económicas y sociales.

**Palabras Clave:** comunicación participativa, movilidad urbana sostenible, plan de comunicación

## ABSTRACT

The present research work has as categories participatory communication, the communication plan and sustainable urban mobility. Therefore, the following question is formulated: ¿What elements are necessary in a participatory communication plan that promotes sustainable urban mobility in the city of Trujillo? with the general objective of creating a participatory communication plan to promote sustainable urban mobility in the city of Trujillo.

To carry out this applied research, a qualitative approach was used, using the techniques of documentary analysis, interview and a focus group, for the observation and data collection; to later analyze the information through the constant comparison analysis method of Glaser and Strauss, from the general to the specific, to finally move on to the interpretation process. Describing that participatory communication experiences are key in the planning process, as described in the results and discussion.

Concluding that the creation of a participatory communication plan that seeks to promote sustainable urban mobility in the city of Trujillo, should consider planning criteria based on communication strategies with a participatory approach, in the involvement of the citizen in the process of structuring information on the benefit of the mobility model in its environmental, economic and social dimensions.

**Keywords:** participatory communication, sustainable urban mobility, communication plan

## I. INTRODUCCIÓN

En la ciudad de Trujillo se ha presenciado en las últimas décadas un sistema de movilidad que perjudica la seguridad del peatón y el tiempo que recorre diariamente al desplazarse de un lugar a otro. Se tiene en cuenta que existe un gran incremento del parque automotor en la ciudad y la aplicación del actual modelo de movilidad urbana constituye un problema para la salud, la economía, el ambiente, el congestionamiento vehicular, entre otros.

Martínez et al. (2016) manifiestan que, en situaciones determinadas, es necesario crear un modelo de movilidad urbana sostenible, no solo para mejorar los modos de transporte, sino principalmente enfocado en los individuos que se desplazan. Los factores económicos, tecnológicos y sociales, son fundamentales en el desarrollo de un modelo de movilidad, por ello promover un plan de Movilidad Urbana Sostenible es de gran importancia para gozar de un servicio de calidad, priorizando la seguridad en el transporte público.

A través de la comunicación participativa, se hace posible la recuperación de intereses y necesidades de grupos sociales, por lo cual se puede proponer un modelo de movilidad a través de espacios donde se comparten experiencias ciudadanas, contribuyendo a la planificación de propuestas para desarrollarnos de manera individual y colectivamente.

Avella y Rodríguez (2017); Cruz-Muñoz (2018) argumentan que factores como la contaminación del aire, el continuo congestionamiento y el aumento del parque automotor, paralizan la metrópoli y tienen que ser considerados como inconvenientes que requieren solución a corto plazo y largo plazo. En el contexto de la pandemia de la covid-19, las condiciones de movilidad urbana, el tiempo y distancia que toma trasladarnos afecta directamente nuestra salud y economía, puesto que necesitamos emplear más tiempo y dinero para los viajes diarios que se realizan.

En las áreas metropolitanas, prima el uso del vehículo privado, no teniendo en cuenta factores como, la cantidad de personas que se transporta y la contaminación que genera el propio vehículo. Esto genera una barrera para los ciudadanos más pobres, puesto que el modelo de movilidad urbana resulta

desigual en el acceso a un servicio de calidad. Martínez et al. (2016) afirman que el modelo de movilidad urbana sostenible prioriza las necesidades de los individuos, de esta manera el uso del transporte se vuelve equitativo y está a disposición de todos los ciudadanos.

Bermeo et al. (2018); Rojas (2006) argumentan que, en la participación política, los ciudadanos hacen énfasis en la importancia del grupo social, como parte de la acción y movilización política y no en los funcionarios a cargo de la gestión. Diferentes investigadores indican que la posición social de un grupo es determinante, debido a la influencia que tiene sobre los niveles de participación. Es fundamental que los ciudadanos a través de la comunicación participativa compartan sus experiencias y expresen sus inquietudes, influyendo en el proceso político y en las actividades políticas que derivan en decisiones gubernamentales, en busca de un beneficio colectivo.

A partir de las experiencias de los ciudadanos, la movilidad urbana sostenible tiene que abordarse de manera estratégica, puesto que es clave para el desarrollo del entorno. Por ello, alternativas como la implementación de un sistema eficiente de transporte promocionando que el peatón se traslade a pie o se transporte en bicicleta con los protocolos de seguridad, son modos viables que permiten un ahorro en la economía del ciudadano, reducción de contaminación al ambiente y una mejor condición de salud.

En este contexto la comunicación participativa debe fortalecer la necesidad de los ciudadanos que requieren de calidad y seguridad en los medios de transporte, con la intención de lograr un impacto en la normativa de movilidad. Por otro lado, deben surgir líderes que ejerzan la función de facilitador de procesos, interactuando con emisor y receptor en su propio entorno, creando comprensión mutua y tomando decisiones afines.

De Oliveira et al. (2018); Ríos et al. (2021) aseguran que una vez que el hombre empieza a realizarse de una forma multifacética y en sociedad, emergen ideas y maneras de hacer actividades que posiblemente no se habrían pensado en términos personales. De igual modo, las actividades sostenibles son constantemente innovadoras y tienen la posibilidad de surgir a partir de todas las



edades, condición social y niveles educativos de una sociedad integral, que está constantemente activa.

De esta manera, socializar las experiencias de comunicación participativa es clave para la planificación de un modelo de movilidad urbana sostenible. Puesto que la comunicación participativa influye en el desarrollo del cambio social del grupo involucrado. Buscando la estimulación y educación de las personas para que participen activamente en sus mejoramientos individuales y colectivos.

Para ello se formula la siguiente pregunta de investigación: ¿Qué elementos son necesarios en un plan de comunicación participativa que promueva la movilidad urbana sostenible en la ciudad de Trujillo?

En los objetivos de la presente investigación, el objetivo general es crear un plan de comunicación participativa para promover la movilidad urbana sostenible en la ciudad de Trujillo. Como objetivos específicos se pretende, analizar los planes de comunicación desarrollados para la ciudad de Trujillo, conocer las experiencias de los ciudadanos respecto a los planes de comunicación desarrollados para la ciudad de Trujillo y finalmente diseñar las estrategias de comunicación que permitan promover la movilidad urbana sostenible en la ciudad de Trujillo.

El presente trabajo de investigación se justifica a nivel teórico, con el desarrollo del plan de comunicación para mejorar la situación actual de movilidad en la ciudad de Trujillo, destacando al grupo social como el elemento clave en el proceso de desarrollo, tomando en cuenta las experiencias de comunicación participativa y que los resultados de esta investigación sirvan como base para otros planes de movilidad urbana sostenible. A nivel social, promover el modelo de movilidad urbana sostenible, beneficiará al colectivo de manera individual y grupal, porque facilitará los procesos de desarrollo sostenible. A nivel práctico, presentar el plan de comunicación para la ciudad de Trujillo, mejorando las condiciones de la ciudad a nivel ambiental, económico y social. Esta investigación es conveniente, porque en la actualidad la ciudad atraviesa un malestar debido a la deficiencia en la seguridad y calidad del transporte, el aumento del parque automotor y el congestionamiento, por ello la movilidad urbana es un factor determinante para el crecimiento sustentable de la ciudad y

a través de la comunicación participativa el grupo social tiene la posibilidad de cambiar su condición, identificando el problema y encontrando la solución.

## **I. MARCO TEÓRICO**

El paradigma de la comunicación participativa enfocado en un plan de movilidad urbana sostenible, constituye la capacidad de una participación democrática en torno a la toma de decisiones, tal y como se presenta en las siguientes investigaciones.

Con una visión de sostenibilidad, Castillo-García (2020) en su objetivo pretende analizar la evolución y la planificación de la movilidad urbana en la ciudad de Lima desde la época colonial hasta la megalópolis que es en la actualidad. A través de su investigación, concluye que la ciudad de Lima, necesita un plan de desarrollo urbano sostenible, a partir de la formulación, evaluación, aprobación e implementación progresiva de planes específicos y generales de desarrollo. Por esta razón, se requiere de planes estratégicos que integren a los grupos involucrados para que la ciudad pueda establecerse de manera organizada y sostenible, entendiéndose como un proceso social, político y técnico.

Aravena et al. (2019) en su investigación participación ciudadana y movilidad sostenible: el caso del área metropolitana de Concepción, Chile, tuvieron como objetivo exponer la experiencia participativa con el propósito de resaltar la importancia y utilidad del grupo involucrado. Trabajaron con una muestra cualitativa estructural a través de 11 talleres y una encuesta a 380 participantes, considerando criterios como sexo, nivel de ingresos y lugar de residencia. Concluyendo que existe un 70% de emociones negativas, respecto a las decisiones para mejorar la movilidad urbana y el modelo de movilidad aplicado, según la encuesta aplicada a los participantes. Por ello, es importante considerar la participación de los ciudadanos en los procesos de planificación de movilidad para un desarrollo urbano, considerando las dimensiones económica, ambiental y social, para un desarrollo integral.

Avella y Rodríguez (2017) tuvieron como objetivo alcanzar una visión sistémica y entender cómo se relaciona con los aspectos sociales, culturales, históricos, económicos y sanitarios. La investigación tuvo un enfoque cualitativo y se realizó

una encuesta, entrevistas a expertos con el fin de analizar las tendencias actuales de la movilidad urbana sostenible. Concluyendo que el sistema de movilidad urbana es fundamental para el desarrollo de las ciudades de Brasil y va mucho más allá de cambiar las tarifas del transporte o la descongestión vehicular. Tras décadas de retroceso en urbanismo desde el sistema implementado en 1940, consideran que no se trata de aspectos técnicos, sino sociales para alcanzar una transformación significativa en temas de equidad y acceso. Siendo relevante las experiencias personales de todos los involucrados para dar solución a los problemas de movilidad urbana en Brasil.

Gómez y Soto (2020) en su investigación gobernanza local entre el municipio de San Nicolás de los Garza y la Secretaría de Movilidad, con la Universidad del Valle de México, campus Monterrey Norte. Tuvieron como objetivo realizar estudios sobre la movilidad urbana en el entorno estudiantil de la Universidad del Valle de México, para identificar las necesidades e implementar políticas públicas. Para ello, se realizó una encuesta a una muestra de 1.721 estudiantes, concluyendo que el sistema de movilidad urbana debe ser abordado con la suma de esfuerzos del grupo social involucrado, el municipio y la comunidad estudiantil, acompañado de un programa de movilidad urbana sustentable para dar solución a los problemas estructurales de rutas del transporte público, causados por el modelo urbano aplicado anteriormente.

Camargo (2017) tuvo como objetivo en su investigación, exponer la evolución de los principales cambios socio-espaciales y las prácticas de movilidad urbana de las ciudades latinoamericanas. Concluyendo que la movilidad urbana es fundamental para el proceso de desarrollo urbano en América Latina, destacando la movilidad espacial, en sus distintos niveles (migración, residencial, cotidiana) y sus perspectivas de las actividades diarias. Los modelos aplicados a diferentes ciudades de países como Chile, Brasil y Colombia, aportan al conocimiento de paradigmas de movilidad en Latinoamérica, argumentando que los ciudadanos tienen el derecho a moverse libremente de un lugar a otro, sin embargo, esto no se da en todas las ciudades latinoamericanas.

Martins et al. (2017) tuvieron como objetivo en su investigación, analizar el Plan de Movilidad Urbana del municipio de Campina Grande, considerando las dimensiones propuestas por Martins y Cândido (2015) .Concluyendo que se

debe de pensar desde una perspectiva sostenible para el desarrollo de un plan de movilidad urbana sostenible, integrando la política municipal de desarrollo urbano y la política sectorial de vivienda, con el fin de mejorar la sostenibilidad urbana, realizando acciones y estrategias que contribuyan al crecimiento de los espacios urbanos, teniendo en cuenta la reducción de emisiones de gases, la reducción del consumo energético y la calidad del aire, proponiendo el uso de la bicicleta como alternativa de menor impacto ambiental.

Esta investigación se fundamenta teóricamente en los temas de comunicación participativa y movilidad urbana sostenible. Con el propósito de entender como la comunicación fortalece las experiencias de comunicación participativa y como a través de ella, se diseñan estrategias de comunicación para promover un plan de movilidad urbana sostenible en la ciudad de Trujillo.

Para tener una noción más clara del concepto de movilidad urbana sostenible, Quintero-González (2017) afirma que este paradigma sobre sostenibilidad necesita de acciones de impacto para reducir aspectos económicos, ambientales y sociales. Es imprescindible que los ciudadanos tengan acceso a los sistemas de transporte, respaldados por un modelo de movilidad urbana sostenible eficiente y que garanticen su seguridad, que estén disponibles en las diferentes áreas de la ciudad y con precios asequibles. Según Castillo-García (2020) en el marco de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, se necesita el diseño, la implementación, la supervisión y la evaluación de una política pública de desarrollo urbano sostenible en el Perú. Según, el Consejo Mundial de Empresarios para el Desarrollo Sostenible (2001) el concepto de movilidad sostenible, se define como la capacidad que tienen los ciudadanos para desplazarse libremente de un lugar a otro, sin perjudicar recursos ecológicos a corto o largo plazo.

A través de su investigación sobre movilidad urbana sostenible y gestión de ciudades, Quintero (2019) divide el enfoque de movilidad urbana sostenible en tres dimensiones, permitiendo comprender el modelo de movilidad de manera sistemática. Desde la dimensión ambiental, se identifican los problemas de contaminación que existen en las zonas urbanas y que cada vez son mayores, debido al aumento del parque automotor. Mayorga et al. (2020) afirman que la contaminación generada por el transporte urbano, es una de las causas

principales de enfermedades, debido a que las emisiones de gases que producen los vehículos contienen monóxido de carbono, un gas que es perjudicial para la salud. La dimensión económica, tiene un fuerte impacto en la equidad social y la accesibilidad al sistema de transporte público, puesto que muchas veces las distancias para desplazarse de un lugar a otro son muy largas, sumado a una baja calidad de servicio y que muchos de los ciudadanos no cuentan con los recursos económicos para abordar el transporte público. La dimensión social, prioriza que el modelo de movilidad cuente con una infraestructura vial que asegure al ciudadano y que esté orientado al desarrollo urbano, respaldado por el derecho a la movilidad. Carillo (2019) resalta lo importante de una estructura organizacional en el plan de movilidad, puesto que involucra a los grupos sociales y municipios en la conformación de un comité a cargo de la planificación del plan de movilidad, tal y como se describe en el caso internacional de Dresden en Alemania. Reduciendo el uso del vehículo, reemplazando por otras alternativas de desplazamiento para mejorar el sistema de movilidad. Sin embargo, en Latinoamérica aún se necesita de métodos innovadores de aprendizaje, avances técnicos como la creación de métricas para movilidad y plataformas que proporcionen soluciones tecnológicas en tiempo real.

Al proponer un modelo de movilidad urbana sostenible, se logra facilitar los procesos de desplazamiento y la posibilidad de acceso al transporte de calidad a todas las clases sociales. Por ello, Aravena et al. (2019) enfatizan que, para fortalecer las dimensiones económica, ambiental y social, es necesario contribuir en la planificación del modelo de movilidad urbana sostenible, el desarrollo de la ciudad y del grupo involucrado, socializando las experiencias de comunicación participativas. Según, Servaes y Malikhao (2007) la comunicación participativa, partiendo del término participación, implica un alto nivel de involucramiento en la planificación del sistema de comunicación, considerando al público en el proceso de toma de decisiones. La participación ciudadana, contribuye de manera positiva en el diseño de políticas públicas municipales, puesto que expone las necesidades inmediatas de los ciudadanos y busca una solución integral al problema. El objetivo es la democracia colaborativa que busca respuesta a las preguntas que surgen en los grupos involucrados.

De acuerdo con Sánchez y Molina (2015) la comunicación es participativa, cuando existe interacción, cooperación y disposición entre ambos sujetos, llegando a compartir información y conocimientos. Esto permite una comunicación fluida entre ambos interlocutores y promueve el sentido de pertenencia social. A partir de esta perspectiva, entendemos que existe participación en la comunicación, cuando ambas partes involucradas tienen la misma posibilidad de expresar su propio mensaje, en este proceso ambos interlocutores están en igualdad de condiciones.

Según la Guía de participación ciudadana en el Perú (2008) la participación ciudadana fortalece la democracia en el país, creando una relación entre el estado y los ciudadanos, permitiendo el desarrollo de la población de manera individual y colectivamente. Las experiencias de comunicación participativa, buscan el bienestar de los grupos sociales y hacen posible su progreso, a través de acuerdos con municipalidades locales y gobiernos regionales. De tal manera que la participación ciudadana, pasa a ser política de estado a fin de lograr el desarrollo requerido.

En el proceso de participación, Ibarra (2019) afirma que la comunicación participativa, refuerza la pertenencia por la cultura e identidad de las comunidades o grupos sociales. Caracterizándose por la apropiación de la tradición y conocimiento dentro del proceso de comunicación. En la comunicación participativa predomina el valor de la comunicación para el desarrollo individual y colectivo, destacando la capacidad de expresión y reflexión de cada integrante del grupo social involucrado a través del intercambio de conocimientos en un contexto de respeto e igualdad. Según Sánchez (2017) a partir de aproximaciones teóricas, identifica el concepto de ciudadanía a través de dos dimensiones. Por un lado, encontramos la ciudadanía abordada desde la condición social y, por otro lado, la ciudadanía como una práctica política. La unión de ambas dimensiones, resulta en la conformación de una ciudadanía identificada por su condición política, en su forma activa de ser y de actuar.

Según, Trilla y Novella (2001) para tener un mayor alcance de los niveles de participación, la evaluación tendrá cuatro criterios que van a modular la participación. La implicación, la información/conciencia, la capacidad de decisión y el compromiso/responsabilidad. El criterio de implicación, representa la

integración del grupo involucrado con la situación. Sin embargo, aunque las experiencias pueden presentar un alto nivel de implicación, los índices pueden presentar un bajo nivel de participación. Por ello, la dimensión emotiva es importante en la implicación de los ciudadanos para incentivar la participación y posteriormente evaluar la motivación que lo llevó a la acción dentro de la experiencia de participación. El criterio de información/conciencia, se identifica por evaluar la dimensión cognitiva del participante, teniendo en cuenta el grado de conciencia, la información que poseen y si están relacionados con los objetivos de la experiencia participativa, resaltando las consecuencias y responsabilidades. El criterio de capacidad de decisión, se determina por las competencias emocionales y cognitivas que posee el participante al momento de tomar una decisión. También intervienen factores como el nivel de desarrollo psicológico, la información que posee sobre la actividad, otras experiencias previas y creencias personales. El criterio de compromiso/responsabilidad, se entiende como el nivel de concientización que posee el participante, puesto que una intervención responsable, produce un compromiso en el proceso de la participación.

Una vez que se entienden los criterios que existen en el proceso de comunicación participativa, se debe estructurar toda la información por medio de un plan de comunicación para de esta manera promover la movilidad urbana sostenible en la ciudad de Trujillo. Según, Nomberto y Pérez (2018) el plan de comunicación, es entendido como un medio que fortalece el valor de una actividad, a través de objetivos y estrategias que promueven el seguimiento de políticas, recursos y acciones internas y externas de comunicación. Es importante seguir fases, que facilitarán el proceso y ayudarán a estructurar el plan de comunicación. La primera fase que es el diagnóstico, que busca afectar la realidad, teniendo una aproximación a los principales problemas y posibles causas. La segunda fase que son objetivos, según Monserrat (2014) la formulación de objetivos es fundamental y se deben seguir ciertos criterios como ser coherentes, realistas, concretos, deben partir de estrategias corporativas y estar sustentadas sobre los escenarios analizados. La tercera fase es el público, donde se identificará y segmentará a los públicos internos. La cuarta fase son las estrategias, sustentadas en el análisis y diagnóstico previo, priorizando los

objetivos, se pasará a una intención que se convertirá en una decisión. La quinta fase es el mensaje, dónde se clasifica la definición de cada mensaje, que posteriormente será emitido al público. La sexta fase son los medios, considerados de gran relevancia para alcanzar el objetivo planteado. La séptima fase es la definición de los planes de acción, donde se juntarán todos los resultados de las fases previas, para establecer las acciones a ejecutar. La octava fase es el calendario, según Libaert (2005) el calendario propuesto tendrá objetivos a cumplir, como el plazo de cada acción, la coordinación interna de las acciones y la perceptibilidad de las acciones de comunicación. La novena fase es el presupuesto, donde estableciendo el tiempo de duración del plan, se requerirá del recurso humano y de los medios presupuestales. Finalmente, la décima fase es la evaluación, según Monserrat (2014) es imprescindible que el plan de comunicación pase por un proceso de evaluación de sus estrategias y acciones, para analizar qué impacto tuvo en el público objetivo.

## **II. METODOLOGÍA**

### **2.1. Tipo y diseño de investigación**

El presente trabajo de investigación es tipo aplicada, enfocado a dar solución por medio del conocimiento científico a una situación o problema determinado (CONCYTEC, 2018). El enfoque empleado es cualitativo, el cual enfatiza la observación analítica del problema, pasando posteriormente a la descripción del sujeto de estudio y finalmente a la comprensión interpretativa. Esto se realizó mediante un proceso interactivo, siguiendo la estructura de la investigación. Por ello, Fassio (2018) afirma que la investigación cualitativa se fundamenta en la interpretación, describiendo el contexto y relacionando aspectos culturales con la comprensión dinámica de escenarios puntuales. Siendo necesario comprender la teoría desde la perspectiva de los diferentes actores que intervienen. Teniendo que



recurrir en oportunidades a ciencias como la semiótica o el análisis de relatos, contenidos y discursos.

El diseño de investigación es hermenéutica, entendido como el acto de la interpretación. Según, Cárcamo (2005) en sus inicios, la hermenéutica fue la base del desarrollo teológico, sin embargo, pasaría a ser de gran utilidad para el desarrollo de las sociedades a través del estudio de las ciencias sociales. De esta manera, se asume que la hermenéutica puede vincular al texto y al lector a través del método dialéctico, en un proceso constante de apertura y reconocimiento.

## **2.2. Categorías, Subcategorías y matriz de categorización**

La presente investigación tiene como categorías, la movilidad urbana sostenible, las experiencias de comunicación participativa y el plan de comunicación.

La categoría de movilidad urbana sostenible, se divide en tres subcategorías que medirán el nivel de impacto que tiene este modelo en la ciudad. La primera subcategoría es la económica, la segunda subcategoría es la ambiental y la tercera subcategoría es la social. La categoría comunicación participativa, se divide en cuatro subcategorías, la primera es implicación, la segunda es información/conciencia, la tercera es la capacidad de decisión y la cuarta es el compromiso/responsabilidad. La categoría, plan de comunicación, se divide en diez subcategorías que permitirán alcanzar el objetivo propuesto en la investigación. La primera fase que es el diagnóstico, la segunda fase que son objetivos, la tercera fase es el público, la cuarta fase son las estrategias, la quinta fase es el mensaje, la sexta fase son los medios, la séptima fase es la definición de los planes de acción, la octava fase es el calendario, la novena fase es el presupuesto y la décima fase es la evaluación.

## **2.3. Escenario de Estudio**

El escenario de esta investigación se desarrolla en la ciudad de Trujillo, que tiene una extensión de 111.6 km<sup>2</sup> y está ubicado en el Departamento de La Libertad. Según el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI, 2017) la población absoluta de Trujillo es de 970 016 habitantes, donde el 97,7 % que equivale a 947 975, son personas que viven en zonas urbanas y el 2,3% que equivale a 22 041, son personas que viven en zonas rurales. En el año 2018, la Municipalidad Provincial de Trujillo tuvo la iniciativa de elaborar un plan para la movilidad urbana sostenible, con el propósito de modernizar el transporte y facilitar los puntos de acceso en la ciudad. Para ello, contó con el apoyo y asistencia de La Cooperación Alemana al Desarrollo (GIZ). Para la elaboración de este plan, previamente se aprobó la Resolución de Alcaldía N° 085- 2018/MPT y Resolución de Alcaldía N° 999-2018/MPT, para la conformación del Comité de Movilidad Urbana Sostenible (COMUS).

Este plan tuvo tres fases, donde se consideró la realidad que atraviesa la ciudad de Trujillo, aspectos técnicos y también se promovió la participación de la sociedad en el proceso de elaboración. La primera fase se basó en la preparación y el análisis de datos, en la segunda fase, se tomó de referencia el marco estratégico para la construcción de los escenarios de acción y en la tercera fase, se tomaron las medidas correspondientes para el plan de movilidad urbana sostenible, que tenía proyecciones de expansión urbana y estaba establecido para el periodo 2020-2030. Debido al gran porcentaje que representan los habitantes de las zonas urbanas y teniendo en cuenta el plan estratégico mencionado anteriormente, la presente investigación pretende crear un plan de comunicación a partir de la socialización de las experiencias de comunicación participativa, identificando interés y necesidades en común, para de esta manera promover la movilidad urbana sostenible en la ciudad de Trujillo.

#### **2.4. Participantes**

Los participantes de esta investigación, se dividieron en dos grupos de diez personas. El primer grupo, estuvo conformado por ciudadanos que son parte del movimiento urbano sostenible y que se movilizan diariamente para hacer sus actividades usando un medio de transporte alternativo. El segundo grupo, estuvo conformado de ciudadanos que no son parte del movimiento urbano sostenible y que se movilizan a distintos puntos de la ciudad, utilizando un medio de transporte público o privado.

Ambos grupos socializaron sus experiencias con el transporte motorizado y no motorizado en la ciudad, de modo que la información que nos brindaron fue de relevancia para la elaboración de un plan de comunicación que cumpla con satisfacer las necesidades básicas de movilidad.

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

Para analizar el plan de comunicación de manera sintética y sistemática, se utilizó la técnica de análisis documental, haciendo uso de una ficha de análisis para analizar el plan de comunicación más relevante propuesto para la ciudad de Trujillo. Para conocer las experiencias participativas, considerando las personas involucradas con el movimiento urbano sostenible y las que no están relacionadas con ello, se utilizó la técnica de la entrevista. Piza et al. (2019) argumentan que la entrevista cualitativa se caracteriza por ser íntima, abierta y la describen como una reunión donde el entrevistador y el entrevistado, intercambian información. La otra técnica que se utilizó, fue el focus group, aplicado a diez participantes. Esto se llevó a cabo, a través de dos sesiones de cinco personas cada una.

Según los autores, Torres et al. (2020) en las investigaciones existen criterios metodológicos y usualmente se clasifican en metodologías cuantitativas y cualitativas, destacando una de las técnicas que más se emplea en la recolección de datos, la cual es el focus group, puesto que permite obtener una aproximación determinante de los fenómenos

estudiados, por medio de la dinámica grupal que la caracteriza. Finalmente, para la realización de estas técnicas, los instrumentos fueron la guía de entrevista y la observación del grupo focal. Cada instrumento fue validado a través de juicio de expertos obteniendo un coeficiente de V de Aiken de 1, el cual indica que el instrumento tiene una validez fuerte.

## **2.6. Procedimiento**

Teniendo la validación de los tres instrumentos diseñados para la investigación, se estableció seguir tres fases que permitieron tener un acercamiento a la realidad, intereses y necesidades de los ciudadanos de Trujillo, teniendo una triangulación entre las teorías, los actores sociales y los investigadores. En la primera fase, se analizó el plan de comunicación más relevante que ha sido empleado para la movilidad urbana sostenible en la ciudad de Trujillo, a través del análisis documental, entendiendo el enfoque y la funcionalidad que tienen en la vida práctica de los ciudadanos.

En la segunda fase, buscando socializar las experiencias de comunicación participativa, se envió una invitación virtual por medio de un correo a veinte participantes. Diez personas fueron parte de un focus group, el cual estuvo dividido en dos grupos de cinco participantes y posteriormente se realizaron entrevistas a los otros diez participantes restantes, por medio de la plataforma zoom. De esta manera, se obtuvo la información requerida para la investigación.

En la tercera fase, se diseñaron las estrategias de comunicación y se validó el plan de comunicación a través de la opinión de expertos, teniendo en cuenta los plazos establecidos previamente, para de esta manera alcanzar los objetivos propuestos.

## **2.7. Rigor científico añadir**

En su investigación sobre la percepción cualitativa y/o cuantitativa del método Delphi, López-Gómez (2018); Ramírez et al. (2018) afirman que este método, es muy utilizado en el campo de la investigación científica de enfoque cualitativo, debido a que busca opiniones de expertos de un determinado tema, que tienen intereses en común o en otros casos, las posibles soluciones a través de la identificación de un problema. Teniendo en cuenta el consenso y la estabilidad, al final del proceso como criterios a considerar. Según, Quintana y Hermida (2019) en la investigación hermenéutica, hay un involucramiento del investigador por medio de un proceso dialéctico, en el que explora y dialoga con la información, reflexionando, analizando y finalmente interpretando. Por ello, por medio del método de la interpretación, se busca conocer las motivaciones, sentimientos y emociones del participante. De esta manera se puede percibir circunstancias concretas de la realidad.

La fiabilidad de este plan de comunicación, se demostrará con la aplicación del método Delphi y el método Interpretativo, de manera sistemática e interactiva, recurriendo a técnicas como el análisis documental, entrevista y focus group, para analizar y recolectar información relevante a participantes involucrados en el movimiento urbano sostenible y las que no están relacionadas con ello. Para luego interpretar la información, estructurarla, organizarla y validarla con el criterio de expertos.

Para la realización de un plan de comunicación que promueva la movilidad urbana sostenible en base a las experiencias de comunicación participativa y el análisis de los planes de comunicación revisados. Castillo y Vásquez (2003); Espinoza (2020); Fernández et al. (2019) afirman que una investigación cualitativa, debe seguir criterios en el proceso de validación de sus instrumentos para obtener resultados óptimos. Dichos criterios evidencian la fiabilidad, la credibilidad, la confirmabilidad y la transferibilidad o aplicabilidad, de la investigación. Puesto que la metodología cualitativa se caracteriza por establecer una relación entre los investigadores y los participantes, es importante mantener la ética del rigor científico.

## **2.8. Método de análisis de datos**

En el Análisis de comparación constante. Desarrollado por Glaser y Strauss (Glaser, 1978, 1992; Glaser & Strauss, 1967; Strauss, 1987) Se recomienda el diseño emergente-sistemático, donde los investigadores realizan el focus group por medio de sesiones de múltiples grupos, con el propósito de observar si las temáticas son iguales en cada grupo y evaluarlos con fines exploratorios y de verificación. De esta manera la información obtenida de los focus group, sobre todo cuando existe más de un grupo inmerso en un mismo estudio, es analizada de lo general a lo específico y finalmente es interpretada.

Puesto que la investigación tiene un enfoque cualitativo, se realizaron las técnicas de análisis documental, entrevista y un focus group, para la observación y recolección de datos. Luego, la información fue analizada sistemáticamente, mediante las experiencias de los participantes y la comprensión de este proceso de comunicación. Posteriormente, se transcribió e interpretó toda la información con relación a la investigación. Dicha información fue estructurada en base a las categorías y subcategorías establecidas. De esta manera, se obtuvieron los resultados y finalmente las conclusiones. Onwuegbuzie et al. (2011) afirman que el microanálisis de interlocutores, va más allá de los análisis tradicionales de focus group, debido a que se realiza de manera sistemática, por medio de un análisis-compresión, teniendo en cuenta cada acción y emoción del participante al momento de la interacción.

## **2.9. Aspectos éticos**

Según, Viera (2018) los principios de la ética en la investigación, son considerados universales y, por tanto, trascienden todas las fronteras culturales, geográficas, políticas y legales, creadas por el hombre. Por ello, los aspectos éticos de esta investigación, seguirán criterios en la

aplicación de la originalidad de los instrumentos y la beneficencia de los participantes, realizándose todo de manera virtual, promoviendo el bienestar físico, mental, social y procurando el mínimo riesgo del participante en la entrevista y el focus group, respetando la autonomía y la capacidad que tiene cada persona para libremente dar su opinión.

### III. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

La descripción e interpretación de los resultados y discusión del presente trabajo de investigación con enfoque cualitativo; se llevó a cabo mediante un análisis hermenéutico, procesando la información obtenida y su vinculación con las unidades de análisis.

Teniendo como objetivo específico, **analizar los planes de comunicación desarrollados para la ciudad de Trujillo**, con relación a la categoría plan de comunicación y las subcategorías, diagnóstico, objetivos, público, estrategias, mensaje, medios, definición de los planes de acción, calendario, presupuesto, evaluación.

El plan que se analizó fue el “**Plan de movilidad urbana sostenible de la ciudad de Trujillo**”, considerando marco general del proceso de planificación de la movilidad urbana sostenible, análisis estratégico de la situación actual del transporte y la movilidad urbana en Trujillo y escenario tendencial al 2030, marco estratégico y escenario deseable en el pmus de Trujillo al 2030, medidas del plan de movilidad urbana sostenible de Trujillo – plan de acción, implementación del plan de movilidad urbana sostenible, monitoreo y evaluación del pmus. Este plan fue en colaboración de la Municipalidad provincial de Trujillo, COMUS Trujillo, Cooperación Alemana y GIZ - Sociedad Alemana de Cooperación Internacional.

Sobre la subcategoría diagnóstico, considerando que la ciudad de Trujillo no tiene infraestructura para el transporte alternativo; para el proceso de la planificación del plan, se tomaron en cuenta aspectos técnicos de movilidad, al igual que la participación de los ciudadanos y las gerencias de la municipalidad de Trujillo. Sobre la subcategoría objetivos, el objetivo general fue **Mejorar las**

**condiciones de la Movilidad Urbana en Trujillo, priorizando el uso del transporte público y los modos no motorizados y mejorando la calidad de vida de sus habitantes.** Sobre la subcategoría público, el plan esta dirigido para los ciudadanos de la ciudad de Trujillo. Sobre la subcategoría estrategias, el plan de movilidad cuenta con estrategias, programas, sub-programas y proyectos, que contribuyen a mejorar y fortalecer la economía, el ambiente y el aspecto social. Sobre la subcategoría mensaje, existe una visión a largo y corto plazo con un enfoque participativo. Sobre la subcategoría medios, existe cuatro fases metodológicas. Sobre la subcategoría definición de los planes de acción, tenemos el subsistema de movilidad peatonal, el subsistema de movilidad en bicicleta y el subsistema de movilidad en transporte público. Sobre la subcategoría calendario, el plan de acción integral de PMUS 2020 – 2030, se desarrolla en tres horizontes temporales durante la vigencia del mismo (10 años). Sobre la subcategoría presupuesto, hay un estimado de S/. 4, 488, 120,000 PEN. Sobre la subcategoría evaluación, se medirán los avances del plan de movilidad urbana sostenible por medio de indicadores para definir los alcances a corto y largo plazo.

El plan descrito anteriormente, concuerda con la investigación de Nomberto y Pérez (2018) que argumenta la importancia de procesar los datos de la información obtenida, organizándola y estructurándola en un plan de comunicación, siguiendo fases que facilitan el proceso de planificación. Según los investigadores, Castillo-García (2020); Martins et al. (2017); Avella y Rodríguez (2017) para considerar crear un plan de desarrollo urbano sostenible, se necesita una visión de sostenibilidad. Esto quiere decir tener la capacidad de aprovechar los recursos naturales de manera sostenible, sin la necesidad de perjudicar el medio ambiente, analizando las tendencias modernas de movilidad. Por tal motivo, es fundamental tener criterios a partir de la formulación, evaluación, aprobación e implementación progresiva de planes específicos y generales. Teniendo en cuenta la participación de los ciudadanos en la organización, planificación y ejecución; integrando la política municipal de desarrollo urbano para contribuir al crecimiento de espacios urbanos.

Teniendo como objetivo específico, **conocer las experiencias de los ciudadanos respecto a los planes de comunicación desarrollados para la**



**ciudad de Trujillo**, con relación a las categorías, comunicación participativa, movilidad urbana sostenible y las subcategorías, implicación, información/conciencia, capacidad de decisión, compromiso/responsabilidad, económica, ambiental y social.

Los participantes del focus group, relacionados con el movimiento y modelo de movilidad urbana sostenible y las personas entrevistadas, que no tienen relación con el modelo de movilidad urbana sostenible; sobre la subcategoría implicación, precisaron la necesidad de ciclovías para el desplazamiento seguro del transporte alternativo, para de esta manera evitar la contaminación ambiental y promover el modelo de movilidad urbana sostenible. Sin embargo, en la ciudad de Trujillo aún existe inseguridad vial, congestión vehicular e infraestructura deficiente para los desplazamientos. Además, expresaron la falta de interés que perciben de parte de la municipalidad, para el desarrollo de este modelo sostenible de movilidad. Por otro lado, su experiencia fue muy buena participando en un colectivo; promoviendo el transporte alternativo. Sin embargo, muchas veces no existe el conocimiento del modelo de movilidad urbana sostenible. Por ello, están promocionando todos los miércoles por las noches en la plaza de armas el proyecto llamado **bici de miércoles**, que invita a los ciudadanos a usar el transporte alternativo. Sobre la subcategoría información/conciencia, tuvieron conocimiento del movimiento urbana sostenible, a través de medios externos; por medio de un proyecto universitario, congreso de ciclovías recreativas, cooperación, y miembros del colectivo. Teniendo una experiencia buena y productiva, participando en una campaña de concientización sobre el beneficio del modelo de movilidad urbana sostenible. No obstante, algunos no participaron de ninguna campaña. Sobre la subcategoría capacidad de decisión, la experiencia participando de la toma de decisiones, sobre el tema de promover la movilidad urbana sostenible en los colectivos es de manera consensuada y coordinada entre todos los miembros del colectivo. Sobre la subcategoría compromiso/responsabilidad, precisaron que los colectivos están comprometidos con la necesidad de promover la movilidad urbana sostenible, la creación de una bici escuela, con el objetivo de que los niños aprendan a manejar y también que aprendan sobre la importancia de la movilidad alternativa y también incentivar la participación de las mujeres en

la comunidad ciclista. Argumentaron que se necesita tener cultura ambiental para que el modelo de movilidad urbana sostenible sea posible en la ciudad de Trujillo, también analizar referentes de ciudades sostenibles en Latinoamérica, difusión a través de redes sociales, promocionar campañas de concientización y activaciones para sensibilizar a los conductores y peatones. Además, indicaron que las estrategias más importantes para que el modelo de movilidad urbana sostenible, cumpla de manera responsable con satisfacer las necesidades básicas de los ciudadanos, es la creación de espacios de diálogo, promover la bici escuela y la ley 30936, que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, la cual dispone medidas de promoción y regulación del uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible y eficiente.

Lo descrito anteriormente, concuerda con Aravena et al. (2019) en su investigación titulada "Participación ciudadana y movilidad sostenible: el caso del área metropolitana de Concepción, Chile" cuando concluyen que es importante la recolección de datos subjetivos, individuales y colectivos que surgen en espacios de participación ciudadana y que aportan gran valor al modelo de movilidad; puesto que las necesidades y expectativas de los ciudadanos contribuyen a la planificación y desarrollo sostenible. Con respecto al proceso de desarrollo urbano, Camargo (2017) menciona que los modelos empleados en ciudades de Chile, Brasil y Colombia, aportan a los paradigmas de movilidad en Latinoamérica. Según, Sánchez y Molina (2015); Ibarra (2019); Sánchez (2017) la comunicación participativa es importante, porque hace posible la recuperación de intereses y expectativas de los ciudadanos, a través de espacios de participación ciudadana, donde cada persona puede contar su experiencia ciudadana, contribuyendo de manera fundamental para la planificación de un plan que cubra las necesidades del ciudadano.

Sobre la subcategoría económico, precisaron que el actual servicio de transporte público, no cuenta con precios accesibles para todos los ciudadanos, debido al aumento de los precios; considerando que, si suben el precio del transporte público, también debería de aumentar la calidad y seguridad del servicio. También expresaron que el servicio de transporte público es deficiente en muchas cosas, entre ellas la falta de seguridad en el viaje y el aumento del precio; por ello la experiencia de los usuarios es muy mala. Por otro lado, la

experiencia al hacer uso del transporte alternativo es muy buena, porque facilita el desplazamiento, economiza costos de transporte, beneficia a la salud personal y al medio ambiente. Sobre la subcategoría ambiental, el gran problema de la contaminación en las zonas urbanas, se debe principalmente al aumento del parque automotor; generalmente por los vehículos motorizados, que se encuentran en mal estado y siguen circulando, sin ningún tipo de fiscalización. Destacando que el uso del transporte alternativo, es muy beneficioso para el ciudadano y también para el medio ambiente; permitiendo un mejor estilo de vida, influenciando en la cultura y en el pensamiento de la sociedad. Sobre la subcategoría social, expresaron que la ciudad de Trujillo, no cuenta con la infraestructura adecuada para facilitar los desplazamientos motorizados y no motorizados; sin embargo, se pueden hacer modificaciones para que todo pueda fluir de manera correcta. Argumentando que la participación ciudadana en conjunto con la municipalidad, es importante para la planificación del desarrollo urbano de la ciudad de Trujillo; por ello, ante la falta de interés de las autoridades, la participación de los ciudadanos es clave para el desarrollo y ejecución de este tipo de proyectos.

Lo descrito con respecto a las subcategorías de movilidad urbana sostenible, concuerda con lo mencionado por los investigadores Mayorga et al. (2020); Quintero-González (2017); Quintero (2019) al explicar que el modelo de movilidad urbana sostenible, debe generar acciones de impacto que contrarresten las deficiencias que existen en el ámbito económico en el sector transporte público, manifestando una preocupación por el crecimiento del parque automotor y las consecuencias que genera al dañar gradualmente al medio ambiente. Aunque el transporte alternativo, es beneficioso en múltiples aspectos, no existe la infraestructura y tampoco la señalización para este tipo de movilidad. Por estas razones, los ciudadanos deben tener acceso a los sistemas de transporte, siendo respaldados por un modelo de movilidad que garantice su seguridad integral y que esté disponible con precios asequibles para todos.

#### **IV. CONCLUSIONES**

La creación de un plan de comunicación participativa que busca promover la movilidad urbana sostenible en la ciudad de Trujillo, debe considerar criterios de planificación a partir de estrategias de comunicación con un enfoque participativo, en la implicación del ciudadano en el proceso de estructuración de la información sobre el beneficio del modelo de movilidad en sus dimensiones ambientales, económicas y sociales.

El análisis del plan de movilidad urbana sostenible de la ciudad de Trujillo, desarrollado por la municipalidad provincial de Trujillo con la asistencia técnica de Cooperación Alemana al Desarrollo (GIZ); denota lo relevante que es la participación de la sociedad civil en el proceso de planificación de un modelo de movilidad, destacando la importancia de la movilidad peatonal, la movilidad en bicicleta y la movilidad en transporte público. Sintetizando la creación del plan de movilidad urbana en una fase de diagnóstico técnico, para observar la realidad y tener una base de datos; una segunda fase destinada a la creación de escenarios, teniendo en cuenta la visión, objetivos, indicadores y metas dentro de la propuesta de marco estratégico; y una tercera fase que corresponde a la elaboración del reglamento de movilidad, programas de gestión y proyectos de inversión para el plan de movilidad urbana sostenible.

Conocer las experiencias de los ciudadanos a través del desarrollo del focus group y la entrevista, facilita los procesos de comunicación y promueve el sentido de pertenencia social. Puesto que los participantes pueden expresar sus inquietudes, sus intereses y sus necesidades, compartiendo información y conocimientos, respecto a temas importantes como la planificación de un plan de comunicación, donde los beneficiarios son ellos mismos. Por ello las experiencias de comunicación participativa, hacen posible el progreso del grupo social, al tener una comunicación cooperativa que deriva en acuerdos de mutuo beneficio con la municipalidad local.

El diseño de las estrategias de comunicación es fundamental para definir y establecer criterios en la elaboración de un plan de comunicación para promover la movilidad urbana sostenible en la ciudad de Trujillo; facilitando el proceso de

desplazamiento de la movilidad peatonal, la movilidad en bicicleta y la movilidad en transporte público. Es por ello que las experiencias de los ciudadanos expresadas en el focus group y la entrevista, contribuyen significativamente en el diseño de las políticas públicas, debido a que se hace visible la necesidad del ciudadano y se busca una solución integral por medio de la democracia colaborativa.

## **V. RECOMENDACIONES**

Desde el punto de vista metodológico, la recomendación a la comunidad de investigadores, es profundizar en la conceptualización y definición del término comunicación participativa, teniendo en cuenta los criterios y niveles de participación propuestos por Trilla y Novella (2001); respecto a experiencias y creencias personales de los individuos.

Desde el punto de vista académico, la recomendación a los estudiantes de ciencias de la comunicación, es desarrollar más investigaciones de comunicación con enfoque cualitativo con proyecto social en temas de comunicación para el desarrollo. Puesto que las diferentes teorías de la comunicación, aplicadas de manera estratégica, aportan valor a las investigaciones con perspectiva sociológica y semiótica.

Desde el punto de vista práctico, la recomendación a la municipalidad provincial de Trujillo, es desarrollar espacios de diálogo con el propósito de que los ciudadanos puedan compartir experiencias de comunicación participativa, para establecer bases cooperativas con el propósito de planificar proyectos donde el beneficiario puede ser parte del proceso y resultado final.

Desde el punto de vista social, la recomendación a los ciudadanos de la ciudad de Trujillo, es promover la participación cooperativa dentro de las políticas públicas municipales, puesto que la comunicación participativa aporta valor a las acciones internas y externas desarrolladas para un plan de comunicación y fortalece las estrategias de un plan de movilidad urbana sostenible que propone la promoción de una movilidad alternativa como elemento sostenible.

## REFERENCIAS

- Aravena, J., Cerda, F. y Del Valle, E. (2019). Participación ciudadana y movilidad sostenible: el caso del área metropolitana de Concepción, Chile. *Revista de Urbanismo*, (40).  
<https://revistaurbanismo.uchile.cl/index.php/RU/article/view/52227/56357>
- Avella, N. y Rodríguez, H. (2017). Estudo da mobilidade urbana no contexto brasileiro. *Revista de Gestão Ambiental e Sustentabilidade*, 6(2),59-72. [fecha de Consulta 6 de octubre de 2021]. ISSN: 2316-9834  
<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=471655311006>
- Bermeo, H., González-Bañales, D., Hernández, I. y Calderón, M. (2018). Citizen participation in the design of public policy through ICTs in Colombia. *Cuadernos de Administración*, 34(60),3-17. [fecha de Consulta 26 de noviembre de 2021]. ISSN: 0120-4645.  
<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=225057030002>
- Castillo, E. y Vásquez, M. (2003). El rigor metodológico en la investigación cualitativa. *Colombia Médica*, 34(3),164-167. [fecha de Consulta 17 de noviembre de 2021]. ISSN: 0120-8322.  
<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=28334309>
- Castillo-García, R. (2020). Hacia el desarrollo urbano sostenible de la Megalópolis Lima Callao, Perú, al 2050. *Paideia XXI*, 10(1), 149-172.  
<https://revistas.urp.edu.pe/index.php/Paideia/article/view/2980/3153>
- Camargo, A. (2017). Movilidades y cambio urbano. Bogotá, Santiago y São Paulo. Françoise Dureau, Thierry Lulle, Sylvain Souchaud & Yasna Contreras (Editores). Universidad Externado de Colombia. Bogotá, 2015. *Territorios*, (36),271-275. [fecha de Consulta 29 de septiembre de 2021]. ISSN: 0123-8418. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=35749527013>
- Cárcamo, H. (2005). Hermenéutica y Análisis Cualitativo. Cinta de Moebio. *Revista de Epistemología de Ciencias Sociales*, (23).  
<https://revistaderechoeconomico.uchile.cl/index.php/CDM/article/view/26081/27386>

- Cruz-Muñoz, F. (2018). La movilidad urbana: dimensiones y desafíos. EURE, 44(133),277-281. [fecha de Consulta 26 de noviembre de 2021]. ISSN: 0250-7161. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=19656548013>
- De Oliveira, R., Da Cunha, C. y Siveres, L. (2018). Gestão participativa e sustentabilidade socioambiental: um estudo em escolas da rede pública de Sobral-CE. Ciência & Educação (Bauru), 24(2),395-410. [fecha de Consulta 29 de noviembre de 2021]. ISSN: 1516-7313. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=251055874009>
- Espinoza, E. (2020). La investigación cualitativa, una herramienta ética en el ámbito pedagógico. Revista Conrado, 16(75), 103-110. <https://conrado.ucf.edu.cu/index.php/conrado/article/view/1392>
- Fassio, A. (2018). Reflexiones acerca de la metodología cualitativa para el estudio de las organizaciones. Ciencias administrativas, 6. <https://revistas.unlp.edu.ar/CADM/article/view/3767/4581>
- Fernández, R., Martínez, R., Urquiza, D., Gálvez, S. y Álvarez, M. (2019). Validación de instrumentos como garantía de la credibilidad en las investigaciones científicas. Revista Cubana de Medicina Militar, 48(2 (Sup)), 441-450. <http://revmedmilitar.sld.cu/index.php/mil/article/view/390/352>
- Gómez, J. y Soto, K. (2020). Gobernanza y movilidad urbana hacia la sustentabilidad. Comunidad educativa en Monterrey, México. Revista Bitácora Urbano Territorial, 30(3),95-107. [fecha de Consulta 6 de octubre de 2021]. ISSN: 0124-7913. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=74864040008>
- Guía de participación ciudadana en el Perú [Jurado Nacional de Elecciones]. Año 2008. No. 2008-07580. [https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4\\_uibd.nsf/B3465D6F1868627205257CD7005DE4B8/\\$FILE/1\\_pdfsam\\_Guia\\_de\\_participacion\\_ciudadana.pdf](https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/B3465D6F1868627205257CD7005DE4B8/$FILE/1_pdfsam_Guia_de_participacion_ciudadana.pdf)
- Glaser, B. (1978). Theoretical sensitivity. Mill Valley, CA, EE. UU.: Sociology Press.

- Glaser, B. (1992). *Discovery of grounded theory*. Chicago: Aldine.
- Glaser, B., & Strauss, A. (1967). *The discovery of grounded theory: Strategies for qualitative research*. Chicago: Aldine
- Ibarra, E. (2019). Factores asociados a la comunicación participativa en el presupuesto participativo de la municipalidad distrital de Cátaç-Recuay, 2018. [Tesis de pregrado, Universidad Nacional "Santiago Antúñez de Mayolo"]. Repositorio Institucional Unasam. [http://repositorio.unasam.edu.pe/bitstream/handle/UNASAM/3445/T033\\_44467149\\_T.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://repositorio.unasam.edu.pe/bitstream/handle/UNASAM/3445/T033_44467149_T.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- INEI. Censos Nacionales XII de Población y VII de Vivienda, 22 de octubre del 2017, Perú: Resultados Definitivos. Lima, octubre de 2018. [https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones\\_digitales/Est/Lib1544/00TOMO\\_01.pdf](https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1544/00TOMO_01.pdf)
- López-Gómez, E. (2018). El Método Delphi en la investigación actual en educación: una revisión teórica y metodológica. *Educación XX1*, 21(1),17-40. [fecha de Consulta 17 de noviembre de 2021]. ISSN: 1139-613X. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=70653466002>
- Libaert, T. (2005). *Plan de Comunicación Organizacional*. Ed. Limusa. México.
- Martins, M., Feitos, A. y Torquato, M. (2017). Plano de mobilidade urbana do município de Campina Grande-PB: uma análise à luz da sustentabilidade urbana. *Revista de Gestão Ambiental e Sustentabilidade*, 6(2),42-58. [fecha de Consulta 6 de octubre de 2021]. ISSN: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=471655311005>
- Martínez, L., García, M., Devito, M. y Díaz, M. (2016). Regulación De La Movilidad Urbana En El Área Metropolitana De Mendoza (Urban Mobility Regulation in Metropolitan Area of Mendoza). [https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=2897026](https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2897026)
- Mayorga, C., Ruiz, M., y Aldas, D. (2020). Percepciones acerca de la contaminación del aire generada por el transporte urbano en Ambato, Ecuador. *Revista Espacios*, 41(17), 11. <https://ww.revistaespacios.com/a20v41n17/a20v41n17p11.pdf>



- Monserrat, J. (2014). *Cómo elaborar un plan estratégico de comunicación*. Ed. Unión de editoriales españolas universitarias. España.
- Municipalidad Provincial de Trujillo. (2019). *Plan de movilidad urbana sostenible de la ciudad de Trujillo*. <http://sial.segat.gob.pe/sites/default/files/archivos/public/docs/pmus-1-40.pdf>
- Nomberto, D. y Pérez, C. (2018). *Propuesta de un plan de comunicación para mejorar la Comunicación Interna de la Gerencia de Desarrollo Económico local de la Municipalidad Provincial de Trujillo, 2017*. [Tesis de pregrado, Universidad Nacional de Trujillo]. Repositorio Dspace Unitru. <https://dspace.unitru.edu.pe/bitstream/handle/UNITRU/10331/NOMBERTO%20VERA-PEREZ%20CALDERON.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Piza, N., Amaiquema, F. y Beltrán, G. (2019). *Métodos y técnicas en la investigación cualitativa. Algunas precisiones necesarias*. *Conrado*, 15(70), 455-459. <http://scielo.sld.cu/pdf/rc/v15n70/1990-8644-rc-15-70-455.pdf>
- Quintana, L. y Hermida, J. (2019). *La hermenéutica como método de interpretación de textos en la investigación psicoanalítica. Perspectivas en Psicología: Revista de Psicología y Ciencias Afines*, 16(2),73-80. [fecha de Consulta 17 de noviembre de 2021]. ISSN: 1668-7175. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=483568603007>
- Quintero, J. (2019). *El tranvía en la movilidad urbana sostenible y la gestión de ciudades: propuesta de línea de tren ligero en la Avenida Carrera 7a. en Bogotá D. C.* *Revista Transporte Y Territorio*, (21), 164-188. <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/view/7154/6402>
- Quintero-González, J. (2017). *Del concepto de ingeniería de tránsito al de movilidad urbana sostenible*. *Ambiente y Desarrollo*, 21(40), 57-72. [https://www.researchgate.net/publication/320366353\\_Del\\_concepto\\_de\\_ingenieria\\_de\\_transito\\_al\\_de\\_movilidad\\_urbana\\_sostenible](https://www.researchgate.net/publication/320366353_Del_concepto_de_ingenieria_de_transito_al_de_movilidad_urbana_sostenible)
- Onwuegbuzie, A., Leech, N., Dickinson, W. y Zoran, A. (2011). *Un marco cualitativo para la recolección y análisis de datos en la investigación*

basada en grupos focales. Paradigmas: una revista disciplinar de investigación, 3(2), 127-157.  
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3798215>

Ramírez, M., Cepena, M. y Velázquez, O (2018). Estudio sobre la percepción cualitativa y/o cuantitativa del método Delphi en las investigaciones educativas. Luz, 17(2), 3-13.  
[https://www.researchgate.net/publication/325551955\\_Estudio\\_sobre\\_la\\_percepcion\\_cualitativa\\_yo\\_cuantitativa\\_del\\_metodo\\_Delphi\\_en\\_las\\_investigaciones\\_educacionales](https://www.researchgate.net/publication/325551955_Estudio_sobre_la_percepcion_cualitativa_yo_cuantitativa_del_metodo_Delphi_en_las_investigaciones_educacionales)

Ríos, F., Navarro, E., Arellano, E. y Meléndez, L. (2021). Participatory communication as a key strategy in the construction of citizenship. Linguistics and Culture Review, 5(S1), 890-900.  
[https://www.researchgate.net/publication/354822022\\_Participatory\\_communication\\_as\\_a\\_key\\_strategy\\_in\\_the\\_construction\\_of\\_citizenship](https://www.researchgate.net/publication/354822022_Participatory_communication_as_a_key_strategy_in_the_construction_of_citizenship)

Rojas, H. (2006). Comunicación, participación y democracia. Universitas Humanística, (62),109-142. [fecha de Consulta 26 de noviembre de 2021]. ISSN: 0120-4807. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=79106206>

Sánchez, J. (2017). La comunicación participativa como herramienta generadora de ciudadanía activa en la niñez. [Tesis de doctorado, Universidad Complutense de Madrid]. Repositorio Dialnet.  
<https://eprints.ucm.es/id/eprint/42169/1/T38642.pdf>

Sánchez, V., Molina, C. y Patzi, F. (2015) *Estrategia de comunicación participativa para mejorar la calidad de servicio del transporte público sindicalizado de la ciudad de La Paz*. [Tesis de pregrado, Universidad Mayor de San Andrés]. Repositorio Institucional Umsa.  
<https://repositorio.umsa.bo/bitstream/handle/123456789/18669/ESTRATEGIA%20DE%20COMUNICACIÓN%20PARTICIPATIVA%20PARA%20MEJORAR%20LA%20CALIDAD%20DE%20SERVICIO%20DEL%20TRANSPORTE%20PÚBLICO%20SINDICALIZADO%20DE%20LA%20C~1.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

- Servaes, J. y Malikhao, P. (2007). Comunicación participativa: ¿el nuevo paradigma? *Redes. com: revista de estudios para el desarrollo social de la Comunicación*, (4), 43-60.  
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3671275>
- Strauss, A. (1987). *Qualitative analysis for social scientists*. Cambridge, Reino Unido: University of Cambridge Press.
- Torres, V., Diaz, D., Lema, D., Ibadango, M. y Manosalvas, K. (2020). Focus group y grupos de discusión como técnicas cualitativas para la creación de espacios de diálogo y debate en la revitalización de lenguas ancestrales. *revista científica axioma*, (22), 62-68.  
<http://axioma.pucesi.edu.ec/index.php/axioma/article/view/601>
- Trilla, J. y Novella, A. (2001). Educación y Participación Social de la Infancia. *Revista Iberoamericana de Educación [en línea]*, (26), mayo-agosto. Organización de Estados Iberoamericanos OEI.  
<http://www.rieoei.org/rie26f.htm>
- World Business Council for Sustainable Development, [WBCSD]. (2001). *Movilidad*. (2001): perspectiva general.  
<https://www.wbcd.org/contentwbc/download/2639/33261>
- Viera, P. (2018). Ética e investigación. *Boletín Redipe*, 7(2), 122-149.  
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6312423>

## ANEXO

### ANEXO 1: Matriz de Categorización

ÁMBITO TEMÁTICO	PROBLEMA	OBJETIVOS		CATEGORÍAS	SUBCATEGORÍAS	INDICADORES	ITEMS
Estrategias de Comunicación	¿Qué elementos son necesarios en un plan de comunicación participativa que promueva la movilidad urbana sostenible en la ciudad de Trujillo?	Crear un plan de comunicación participativa para promover la movilidad urbana sostenible en la ciudad de Trujillo	Analizar los planes de comunicación desarrollados para la ciudad de Trujillo	Plan de comunicación	Diagnóstico	Realidad	
					Objetivos	General	
						Específicos	
					Público	Público Interno	
						Público Externo	
					Estrategias	Acciones	
					Mensaje	Coherencia	
					Medios	Oral	
						No verbal	
						Audiovisual	
Escrita							
	Multimedia						

					Definición de los planes de acción	Planes de Acción		
					Calendario	Plazos		
					Presupuesto	Medios Presupuestales		
					Evaluación	Análisis de Resultados		
						Conclusiones		
			Conocer las experiencias de los ciudadanos respecto a los planes de comunicación desarrollados para la ciudad de Trujillo.	Comunicación Participativa	Implicación	Motivación	¿Qué te motivó a ser parte del movimiento que promueve la movilidad urbana sostenible?	
						Participación	¿Cuál es tu experiencia participando en un colectivo que promueve la movilidad urbana sostenible? ¿En qué consistió?	
					Información/conciencia	Conocimiento	¿Cómo te enteraste del movimiento de movilidad urbana sostenible? ¿Cuáles fueron tus fuentes de información?	
						Participación	¿Cuál es tu experiencia participando en una campaña de concientización sobre el beneficio del modelo de movilidad urbana sostenible? ¿En qué consistió?	
						Capacidad de decisión	Competencia Cognitiva	¿Cuál es tu experiencia participando de la toma de decisiones de tu colectivo, sobre el tema de promover la movilidad urbana sostenible? ¿En qué consistió?
						Compromiso/responsabilidad	Acciones de Compromiso	¿De qué manera está comprometido con la necesidad de promover la movilidad urbana sostenible, facilitando los desplazamientos en la ciudad de Trujillo?
							Acciones de Responsabilidad	¿Qué estrategias, acciones o recomendaciones, ha propuesto su colectivo para que el modelo de movilidad urbana sostenible, cumpla de manera responsable con satisfacer las necesidades básicas de los ciudadanos? ¿Por qué?

				Movilidad Urbana Sostenible	Económica	Accesibilidad	¿El actual servicio de transporte público, cuenta con precios accesibles para todos los ciudadanos? ¿Por qué?
						Calidad del Servicio	¿Cuál es tu experiencia como usuario, al hacer uso del transporte público? ¿En qué consistió?
						Transporte Alternativo	¿Cuál es tu experiencia al hacer uso del transporte alternativo, como el scooter eléctrico o la bicicleta? ¿Facilita tu desplazamiento en la ciudad y economiza tus costos de transporte?
					Ambiental	Contaminación	¿Considera que los problemas de contaminación que existen en las zonas urbanas, son debido al aumento del parque automotor? ¿Por qué?
						Transporte Alternativo	¿Considera importante el uso del transporte alternativo como la bicicleta, para reducir el impacto ambiental en la ciudad? ¿Por qué?
					Social	Infraestructura	¿Considera que la ciudad de Trujillo, cuenta con la infraestructura adecuada para facilitar los desplazamientos motorizados y no motorizados? ¿Por qué?
						Planificación	¿Considera importante la participación ciudadana en conjunto con la municipalidad para la planificación del desarrollo urbano de la ciudad de Trujillo? ¿Por qué?
			Diseñar las estrategias de comunicación que permitan promover la movilidad urbana sostenible en la ciudad de Trujillo.				

ANEXO 2: Guía de Instrumentos

<b>GUÍA DE FOCUS GROUP</b>
<b>INVESTIGACIÓN CUALITATIVA</b>
Experiencias de Comunicación Participativa: Plan de comunicación para promoción de la Movilidad Urbana Sostenible en la ciudad de Trujillo

<b>1. Pregunta de Investigación</b>
¿Qué elementos son necesarios en un plan de comunicación participativa que promueva la movilidad urbana sostenible en la ciudad de Trujillo?
<b>2. Objetivo General</b>
Crear un plan de comunicación participativa para promover la movilidad urbana sostenible en la ciudad de Trujillo.
<b>3. Objetivos Específicos</b>
Conocer las experiencias de los ciudadanos respecto a los planes de comunicación desarrollados para la ciudad de Trujillo.
<b>4. Diseño de la Prueba</b>
Se realizará una serie de preguntas donde se tendrá en cuenta las categorías y subcategorías de la investigación.
Se seleccionará dos grupos de 10 participantes. Ambos grupos socializarán sus experiencias con el transporte motorizado y no motorizado en la ciudad, de modo que la información que nos brinden será de relevancia para la elaboración de un plan de comunicación que cumpla con satisfacer las necesidades básicas de movilidad.
Duración de 25 – 30 minutos.
<b>5. Diseño del Focus Group</b>
Buenos días mi nombre es Ana Lucía Oblitas Bueno, y hoy vamos a socializar el tema de la movilidad urbana, con el propósito de aportar a una investigación cualitativa que tiene como objetivo la creación de un plan de comunicación para promocionar la movilidad urbana sostenible en la ciudad de Trujillo, a través de las experiencias de comunicación participativa.
Es un placer tenerlos aquí y les agradezco por haber aceptado esta invitación. Durante esta sesión, es clave que tengan sus celulares apagados y eviten

cualquier distracción, también se les pide su participación oral y que respetemos la opinión de los demás. Quiero dejar en claro que no hay respuestas buenas o malas. Toda participación es importante y cada aporte es fundamental para esta investigación.

De manera básica, entendemos que la movilidad urbana sostenible tiene que asegurar la protección al medio ambiente, mantener una buena calidad de vida a los ciudadanos y favorecer el desarrollo económico. Sin embargo, en la ciudad de Trujillo se ha presenciado en las últimas décadas un sistema de movilidad que perjudica la seguridad del peatón y el tiempo que recorre diariamente al desplazarse de un lugar a otro. Se tiene en cuenta que existe un gran incremento del parque automotor en la ciudad y la aplicación del actual modelo de movilidad urbana constituye un problema para la salud, la economía, el ambiente, el congestionamiento vehicular, entre otros.

Para iniciar, necesito que cada uno de ustedes se presente, mencioné su nombre y nos diga qué opina de manera general sobre la movilidad urbana en la ciudad de Trujillo

### **Preguntas Introductorias**

#### **¿Qué quiere decir movilidad sostenible?**

La movilidad sostenible es aquella capaz de satisfacer las necesidades de la sociedad de moverse libremente, acceder, comunicar, comercializar o establecer relaciones sin sacrificar otros valores humanos o ecológicos básicos actuales o del futuro. Esto supone, más que simplemente conseguir reducir la contaminación que sale de los tubos de escape de los automóviles. La movilidad sostenible también busca proteger a los colectivos más vulnerables peatones, ciclistas o personas con movilidad reducida, dar valor al tiempo empleado en los desplazamientos, internalizar los costes socioeconómicos de cada medio de locomoción o garantizar el acceso universal de todos los ciudadanos a los lugares públicos y equipamientos en transporte público colectivo o en medios no motorizados.

#### **¿Por qué se necesita crear un Plan de MUS para la ciudad de Trujillo?**



La creación de este plan, tiene el propósito de dar una respuesta a la creciente preocupación social e institucional que ocasiona el servicio deficiente en el sector público, la contaminación que esto genera, los costos del servicio y el aumento de la movilidad privada en la ciudad.

**¿Qué beneficios tendrá?**

Como prioridad establecer el orden, tener un sistema de movilidad racional, eficiente, equitativo, reduciendo la dependencia del vehículo privado. Por otra parte, el plan mejorará la accesibilidad, la calidad ambiental de la ciudad, reduciendo las emisiones de CO2. A la vez, se mejorará la seguridad de las personas y el espacio público, teniendo más espacio libre de autos; un espacio que propiciará una mayor actividad urbana y comercial.

**PREGUNTAS - GUÍA DE FOCUS GROUP**

**A. ¿Qué te motivó a ser parte del movimiento que promueve la movilidad urbana sostenible?**

**B. ¿Cuál es tu experiencia participando en un colectivo que promueve la movilidad urbana sostenible? ¿En qué consistió?**

**C. ¿Cómo te enteraste del movimiento de movilidad urbana sostenible? ¿cuáles fueron tus fuentes de información?**

**D. ¿Cuál es tu experiencia participando en una campaña de concientización sobre el beneficio del modelo de movilidad urbana sostenible? ¿En qué consistió?**

**E. ¿Cuál es tu experiencia participando de la toma de decisiones de tu colectivo, sobre el tema de promover la movilidad urbana sostenible? ¿En qué consistió?**

**F. ¿De qué manera está comprometido con la necesidad de promover la movilidad urbana sostenible, facilitando los desplazamientos en la ciudad de Trujillo?**

**G. ¿Qué estrategias, acciones o recomendaciones, ha propuesto su colectivo para que el modelo de movilidad urbana sostenible, cumpla de manera responsable con satisfacer las necesidades básicas de los ciudadanos? ¿Por qué?**

H. ¿El actual servicio de transporte público, cuenta con precios accesibles para todos los ciudadanos? ¿Por qué?
I. ¿Cuál es tu experiencia como usuario, al hacer uso del transporte público? ¿En qué consistió?
J. ¿Cuál es tu experiencia al hacer uso del transporte alternativo, como el scooter eléctrico o la bicicleta? ¿Facilita tu desplazamiento en la ciudad y economiza tus costos de transporte?
K. ¿Considera que los problemas de contaminación que existen en las zonas urbanas, son debido al aumento del parque automotor? ¿Por qué?
L. ¿Considera importante el uso del transporte alternativo como la bicicleta, para reducir el impacto ambiental en la ciudad? ¿Por qué?
M. ¿Considera que la ciudad de Trujillo, cuenta con la infraestructura adecuada para facilitar los desplazamientos motorizados y no motorizados? ¿Por qué?
N. ¿Considera importante la participación ciudadana en conjunto con la municipalidad para la planificación del desarrollo urbano de la ciudad de Trujillo? ¿Por qué?

<b>6. Despedida</b>
Realizar un resumen del tema tratado en el Focus Group.
Opiniones finales de los participantes, sobre la sesión realizada.
Conclusiones finales del Focus Group.
Despedida y agradecimiento por su tiempo y sus aportes a la investigación.

<b>GUÍA DE ENTREVISTA</b>	
<b>Nombre y Apellidos</b>	
<b>Fecha</b>	

<b>Pregunta de Investigación</b>
¿Qué elementos son necesarios en un plan de comunicación participativa que promueva la movilidad urbana sostenible en la ciudad de Trujillo?
<b>Objetivo General</b>
Crear un plan de comunicación participativa para promover la movilidad urbana sostenible en la ciudad de Trujillo.
<b>Objetivos Específicos</b>
Conocer las experiencias de los ciudadanos respecto a los planes de comunicación desarrollados para la ciudad de Trujillo.

<b>Fase Inicial</b>
Saludo formal hacia al entrevistado.
Presentarme comunicando mi nombre, apellido y tema de investigación a tratar.
Buenos días mi nombre es Ana Lucía Oblitas Bueno, soy parte de esta investigación cualitativa que tiene como objetivo la creación de un plan de comunicación para promocionar la movilidad urbana sostenible, a partir de las experiencias de comunicación participativa.
Es un placer tenerlos aquí y les agradezco por haber aceptado esta invitación. Durante esta sesión, es clave que tengan sus celulares apagados y eviten cualquier distracción, también se les pide su participación oral y que respetemos la opinión de los demás. Quiero dejar en claro que no hay respuestas buenas o malas. Toda participación es importante y cada aporte es fundamental para esta investigación.
De manera básica, entendemos que la movilidad urbana sostenible tiene que asegurar la protección al medio ambiente, mantener una buena calidad de vida a los ciudadanos y favorecer el desarrollo económico. Sin embargo, en la ciudad de Trujillo se ha presenciado en las últimas décadas un sistema de

movilidad que perjudica la seguridad del peatón y el tiempo que recorre diariamente al desplazarse de un lugar a otro. Se tiene en cuenta que existe un gran incremento del parque automotor en la ciudad y la aplicación del actual modelo de movilidad urbana constituye un problema para la salud, la economía, el ambiente, el congestionamiento vehicular, entre otros.

<b>Fase Intermedia</b>
<b>A. ¿Qué opinas sobre la movilidad urbana sostenible en la ciudad de Trujillo?</b>
<b>B. ¿Cuál es tu experiencia participando en una campaña de concientización sobre el beneficio del modelo de movilidad urbana sostenible? ¿En qué consistió?</b>
<b>C. ¿Qué estrategias, acciones o recomendaciones, propones para que el modelo de movilidad urbana sostenible, cumpla de manera responsable con satisfacer las necesidades básicas de los ciudadanos? ¿Por qué?</b>
<b>D. ¿El actual servicio de transporte público, cuenta con precios accesibles para todos los ciudadanos? ¿Por qué?</b>
<b>E. ¿Cuál es tu experiencia como usuario, al hacer uso del transporte público? ¿En qué consistió?</b>
<b>F. ¿Cuál es tu experiencia al hacer uso del transporte alternativo, como el scooter eléctrico o la bicicleta? ¿Facilita tu desplazamiento en la ciudad y economiza tus costos de transporte?</b>
<b>G. ¿Considera que los problemas de contaminación que existen en las zonas urbanas, son debido al aumento del parque automotor? ¿Por qué?</b>
<b>H. ¿Considera importante el uso del transporte alternativo como la bicicleta, para reducir el impacto ambiental en la ciudad? ¿Por qué?</b>
<b>I. ¿Considera que la ciudad de Trujillo, cuenta con la infraestructura adecuada para facilitar los desplazamientos motorizados y no motorizados? ¿Por qué?</b>
<b>J. ¿Considera importante la participación ciudadana en conjunto con la municipalidad para la planificación del desarrollo urbano de la ciudad de Trujillo? ¿Por qué?</b>

<b>Fase Final</b>
Realizar un resumen del tema tratado en la entrevista.
Despedirse formalmente, agradeciendo por el tiempo del entrevistado.

## FICHA DE ANÁLISIS DOCUMENTAL

### INVESTIGACIÓN CUALITATIVA

Experiencias de Comunicación Participativa: Plan de comunicación para promoción de la Movilidad Urbana Sostenible en la ciudad de Trujillo

#### Objetivo General

Crear un plan de comunicación participativa para promover la movilidad urbana sostenible en la ciudad de Trujillo.

#### Objetivos Específicos

Analizar los planes de comunicación desarrollados para la ciudad de Trujillo.

## FICHA DE ANÁLISIS DOCUMENTAL

<b>Diagnóstico</b>	
<b>Objetivos</b>	
<b>Público</b>	
<b>Estrategias</b>	
<b>Mensaje</b>	
<b>Medios</b>	
<b>Definición de los planes de acción</b>	
<b>Calendario</b>	
<b>Presupuesto</b>	
<b>Evaluación</b>	



# PLAN DE COMUNICACIÓN PARA PROMOVER LA MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE



# **PLAN DE COMUNICACIÓN PARA PROMOVER LA MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE**

## **I. INTRODUCCIÓN**

En la ciudad de Trujillo se ha presenciado en las últimas décadas un sistema de movilidad que perjudica la seguridad del peatón y el tiempo que recorre diariamente al desplazarse de un lugar a otro. Se tiene en cuenta que existe un gran incremento del parque automotor en la ciudad y la aplicación del actual modelo de movilidad urbana constituye un problema para la salud, la economía, el ambiente, el congestionamiento vehicular, entre otros.

Por esta razón, los elementos transversales obtenidos de las experiencias de comunicación participativa, son relevantes para el desarrollo de un plan que promueva la movilidad urbana sostenible a través de estrategias y acciones de comunicación que promuevan la movilidad peatonal, la movilidad en bicicleta y la movilidad en transporte público.

En este sentido, es necesaria una política de planificación estratégica, contemplando una visión a corto y largo plazo, para el proceso de planificación del modelo de movilidad urbana sostenible, respaldado por la cooperación de la municipalidad provincial de Trujillo y la participación activa de los ciudadanos.

El PMUS, se caracteriza por promover la integración de temas como la protección del medio ambiente, el cuidado de la salud, la inestabilidad de la economía respecto a los medios de transporte público y privado, la seguridad vial y el desarrollo urbano. Por ello, el presente documento describe una programación estima de implementación y proceso de desarrollo del PMUS, para la ciudad de Trujillo.



## **II. REALIDAD PROBLEMÁTICA**

Los ciudadanos a través de sus experiencias en comunicación participativa, hacen visible las carencias que existen respecto a la actual infraestructura de la ciudad de Trujillo. Tomando en cuenta que no hay el conocimiento necesario sobre seguridad vial y que las ciclovías piloto propuestas por la municipalidad, no han cumplido su objetivo, es primordial que pueda establecerse un sistema de movilidad urbana sostenible que cumpla con satisfacer las necesidades de los ciudadanos, los vehículos motorizados y los vehículos no motorizados.

Este nuevo modelo de movilidad, tiene que venir acompañado de un cambio de mentalidad, centrándose en la creación de entornos que cumplan con las condiciones de seguridad vial, considerando los ámbitos sociales, económicos y ambientales.

## **III. OBJETIVOS**

### **Objetivo General**

- Promoción de la movilidad urbana sostenible.

### **Objetivos Específicos**

- Identificar a los actores sociales involucrados en la movilidad urbana sostenible.
- Informar a los ciudadanos sobre la importancia de reducir los vehículos motorizados y los beneficios del PMUS.
- Empoderar sobre el PMUS y el sistema de servicio universal de movilidad; el cual permita a todos los ciudadanos acceder al transporte público y ejercer su derecho a la movilidad.

- Incidir en políticas públicas, donde el PMUS debe garantizar que el transporte brinde acceso a bienes y servicios en términos de equidad social.
- Promover el Plan de Movilidad y Transporte Urbano Sostenible, para la ciudad de Trujillo, a través de un plan estratégico diseñado para satisfacer las necesidades de movilidad de los ciudadanos.

#### **IV. POBLACIÓN METROPOLITANA**

Según el INEI, en su boletín especial N°26 de Estimaciones y Proyecciones de Población por Departamento, Provincia y Distrito, 2018 – 2020. La ciudad metropolitana de Trujillo cuenta con un total de 1,118,724 habitantes, Los distritos más poblados son, Trujillo (344,374 habitantes), El Porvenir (229,115 habitantes) y La Esperanza (224,427 habitantes) y los distritos menos poblados son, Laredo (43,024 habitantes) y Salaverry (22,717 habitantes).

#### **V. PROPUESTAS DE LA ESTRATEGIA DE COMUNICACIÓN**

##### **5.1. Presentación del PMUS**

###### **5.1.1. Objetivo en la sesión**

Socializar a los ciudadanos de Trujillo sobre el beneficio que representa implementar un Plan de movilidad urbana sostenible.

###### **5.1.2. Metodología**

Para iniciar, se coordinará la organización de un evento de presentación para el PMUS, en la Municipalidad Provincial de Trujillo, con capacidad aproximada de 300 personas. La fecha orientativa será el 03 de junio de 2023, donde se celebra el día mundial de la bicicleta, con el propósito de tener la mayor

participación de activistas de la movilidad urbana sostenible. Las personas invitadas serán los agentes clave (institucionales y sectoriales) seleccionados y los medios de comunicación. No obstante, podrá asistir todo aquel ciudadano que solicite su asistencia previa inscripción.

Para la organización del evento se seguirá pasos como:

- Se deberá seleccionar el público, para la jornada designada.
- Se actualizará la base de datos de agentes involucrados en el estudio de revisión del PMUS.

Esta selección será consensuada con la Dirección del Estudio en virtud de criterios de representatividad social y sectorial y participación activa durante la ejecución del estudio.

- Se deberá seleccionar el lugar y horario de la jornada. Elaborar el mensaje de invitación para la jornada de presentación del PMUS con los logos a incluir.
- Se enviará la convocatoria formal por correo electrónico desde las oficinas de la Municipalidad Provincial de Trujillo.

Donde se solicitará la inscripción digital para la participación en el evento, con el fin de realizar un seguimiento de los asistentes y control de aforo.

Para la organización del evento, se contará con voluntarios de la municipalidad. Previamente a la presentación, la municipalidad elaborará un brochure, donde se especificarán los objetivos y metas del PMUS, para la ciudad de Trujillo. Posteriormente, para la finalización del evento, la municipalidad designará mesas redondas de trabajo, donde los asistentes podrán mostrar sus primeras impresiones.

Con esta propuesta de dinámicas grupales, se podrá garantizar obtener información relevante de los ciudadanos y los agentes clave, en los primeros acercamientos estratégicos del PMUS. Finalmente se publicará y difundirá en los medios de comunicación audiovisuales y escritos.

### **5.1.3. Resultados**

Se obtendrá una introducción exitosa sobre el beneficio del Plan de Movilidad Urbana Sostenible, para la ciudad de Trujillo.

Con la finalización del evento, se elaborará una nota de prensa, la cual será publicada en los medios de comunicación con las consideraciones de la dirección técnica de la municipalidad.

Se planificará jornadas de participación ciudadana a través de foros organizados por la municipalidad, en su página web oficial.

## **5.2. Jornadas sobre la movilidad urbana sostenible**

### **5.2.1. Objetivo en la sesión**

Promover la participación de los ciudadanos en las jornadas y foros, sobre movilidad urbana sostenible.

### **5.2.2. Metodología**

La propuesta a la Municipalidad Provincial de Trujillo, es crear una web especial, para el registro de los participantes de estas jornadas

La Municipalidad Provincial de Trujillo, divulgará en los distintos medios de comunicación los resultados ocurridos de las jornadas sobre la movilidad sostenible.

También se elaborará folletos, dípticos o trípticos que se consideren necesarios para divulgar los objetivos y contenidos

del PMUS de Trujillo y los empleará durante las jornadas que se desarrollen.

### **5.2.3. Resultados**

Promoción del PMUS en la ciudad de Trujillo; como resultado de estas participaciones, se elaborarán actas para considerar criterios dentro de los siguientes pasos de la implantación del PMUS.

Tras los eventos, se elaborarán y publicarán notas de prensa para su divulgación en los medios de comunicación.

Se publicará en la página oficial de la Municipalidad Provincial de Trujillo toda la información del evento del modelo de movilidad urbana sostenible.

## **5.3. Evaluación del Plan de Comunicación**

### **5.3.1. Objetivo en la sesión**

Evaluación general de los resultados y su impacto estratégico en la movilidad de Trujillo, seguido de un análisis para el mejoramiento constante de las políticas públicas.

### **5.3.2. Metodología**

El plan de monitoreo y evaluación determinará los parámetros metodológicos del proceso de seguimiento a los diferentes actores sociales, a la implementación del plan de comunicación para promocionar el PMUS, incluyendo la periodicidad y alcance del monitoreo.

### ANEXO 3: Validación de Instrumentos

#### DATOS DEL EXPERTO

Nombres y Apellidos	William Reynaldo Prado Morales	DNI N°	1819528
Nombre del Instrumento	FICHA DE ANÁLISIS DOCUMENTAL		
Dirección domiciliaria	Av. Pablo Casals 380 Urb. Mochica Trujillo	Teléfono domicilio	949659781
Título Profesional/Especialidad	Licenciado en Ciencias de la Comunicación / Relaciones Públicas	Teléfono Celular	949659781
Grado Académico	Magíster en Relaciones Públicas e Imagen Corporativa		
Mención	Relaciones Públicas		
FIRMA	 Mg. William R. Prado Morales PERIODISTA-RRPP	Lugar y Fecha:	Trujillo, 18 de noviembre 2021

#### DATOS DEL EXPERTO

Nombres y Apellidos	William Reynaldo Prado Morales	DNI N°	1819528
Nombre del Instrumento	GUÍA DE ENTREVISTA		
Dirección domiciliaria	Av. Pablo Casals 380 Urb. Mochica Trujillo	Teléfono domicilio	949659781
Título Profesional/Especialidad	Licenciado en Ciencias de la Comunicación / Relaciones Públicas	Teléfono Celular	949659781
Grado Académico	Magíster en Relaciones Públicas e Imagen Corporativa		
Mención	Relaciones Públicas		
FIRMA	 Mg. William R. Prado Morales PERIODISTA-RRPP	Lugar y Fecha:	Trujillo, 18 de noviembre 2021

**DATOS DEL EXPERTO**

Nombres y Apellidos	William Reynaldo Prado Morales	DNI N°	1819528
Nombre del Instrumento	GUÍA DE FOCUS GROUP		
Dirección domiciliaria	Av. Pablo Casals 380 Urb. Mochica Trujillo	Teléfono domicilio	949659781
Título Profesional/Especialidad	Licenciado en Ciencias de la Comunicación / Relaciones Públicas	Teléfono Celular	949659781
Grado Académico	Magíster en Relaciones Públicas e Imagen Corporativa		
Mención	Relaciones Públicas		
FIRMA	 Mg. William R. Prado Morales PERIODISTA-RRPP	Lugar y Fecha:	Trujillo, 18 de noviembre 2021

**DATOS DEL EXPERTO**

Nombres y Apellidos	Maribel Moreno Ojeda	DNI N°	03666273
Nombre del Instrumento	FICHA DE ANÁLISIS DOCUMENTAL		
Dirección domiciliaria	Santa Isabel 684 Urb. La Merced	Teléfono domicilio	
Título Profesional/Especialidad	Lic. En Comunicación social. Especialidad en comunicación estratégica	Teléfono Celular	949213246
Grado Académico	Dra. En Comunicación social		
Mención			
FIRMA		Lugar y Fecha:	26 nov 2021

**DATOS DEL EXPERTO**

Nombres y Apellidos	Maribel Moreno Ojeda	DNI N°	03666273
Nombre del Instrumento	GUÍA DE ENTREVISTA		
Dirección domiciliaria	Santa Isabel 684 Urb. La Merced	Teléfono domicilio	
Título Profesional/Especialidad	Lic. En Comunicación social. Especialidad en comunicación estratégica	Teléfono Celular	949213246
Grado Académico	Dra. En Comunicación social		
Mención			
FIRMA		Lugar y Fecha:	26 nov 2021

**DATOS DEL EXPERTO**

Nombres y Apellidos	Maribel Moreno Ojeda	DNI N°	03666273
Nombre del Instrumento	GUÍA DE FOCUS GROUP		
Dirección domiciliaria	Santa Isabel 684 Urb. La Merced	Teléfono domicilio	
Título Profesional/Especialidad	Lic. En Comunicación social. Especialidad en comunicación estratégica	Teléfono Celular	949213246
Grado Académico	Dra. En Comunicación social		
Mención			
FIRMA		Lugar y Fecha:	26 nov 2021



**DATOS DEL EXPERTO**

Nombres y Apellidos	Carlos Martín Gonzales Moreno	DNI N°	18088294
Nombre del Instrumento	FICHA DE ANÁLISIS DOCUMENTAL		
Dirección domiciliaria	Av. Costa Rica / Edif. J2-1 / Dpto. 301 Urb. Monserrate	Teléfono domicilio	
Título Profesional/Especialidad	Ciencias de la Comunicación	Teléfono Celular	996289714
Grado Académico	Magíster		
Mención	Gestión de la comunicación empresarial		
FIRMA		Lugar y Fecha:	Trujillo, 18/11/2021

**DATOS DEL EXPERTO**

Nombres y Apellidos	Carlos Martín Gonzales Moreno	DNI N°	18088294
Nombre del Instrumento	GUÍA DE ENTREVISTA		
Dirección domiciliaria	Av. Costa Rica / Edif. J2-1 / Dpto. 301 Urb. Monserrate	Teléfono domicilio	
Título Profesional/Especialidad	Ciencias de la Comunicación	Teléfono Celular	996289714
Grado Académico	Magíster		
Mención	Gestión de la comunicación empresarial		
FIRMA		Lugar y Fecha:	Trujillo, 18/11/2021

**DATOS DEL EXPERTO**

Nombres y Apellidos	Carlos Martín Gonzales Moreno	DNI N°	18088294
Nombre del Instrumento	GUÍA DE FOCUS GROUP		
Dirección domiciliaria	Av. Costa Rica / Edif. J2-1 / Dpto. 301 Urb. Monserrate	Teléfono domicilio	
Título Profesional/Especialidad	Ciencias de la Comunicación	Teléfono Celular	996289714
Grado Académico	Magíster		
Mención	Gestión de la comunicación empresarial		
FIRMA		Lugar y Fecha:	Trujillo, 18/11/2021

## ANEXO 4: Matriz de Validez Aiken

### INSTRUMENTO SATISFACCIÓN ACADÉMICA

Validez de Aiken		CLARIDAD					CONSISTENCIA					PERTINENCIA					COHERENCIA					REPRESENTATIVIDAD						
Dimensiones	#	Ítem	EXPERTO 1	EXPERTO 2	EXPERTO 3	Total (S) Sumatoria de acuerdo	V. Aiken S/ (n (c-1))	Validez por ítems ESCALAS	EXPERTO 1	EXPERTO 2	EXPERTO 3	Total (S) Sumatoria de acuerdo	V. Aiken S/ (n (c-1))	Validez por ítems ESCALAS	EXPERTO 1	EXPERTO 2	EXPERTO 3	Total (S) Sumatoria de acuerdo	V. Aiken S/ (n (c-1))	Validez por ítems ESCALAS	EXPERTO 1	EXPERTO 2	EXPERTO 3	Total (S) Sumatoria de acuerdo	V. Aiken S/ (n (c-1))	Validez por ítems ESCALAS		
Plan de Comunicación	1	Diagnóstico	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte		
	2	Objetivos	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte	2	3	3	8	0.89	Validez aceptable		
	3	Público	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte		
	4	Estrategias	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte		
	5	Mensaje	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte	2	3	3	8	0.89	Validez aceptable		
	6	Medios	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte		
	7	Definición de los planes de acción	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte		
	8	Calendario	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte		
	9	Presupuesto	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte		
	10	Evaluación	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte		
Comunicación Participativa	11	¿Qué te motivó a ser parte del movimiento que promueve la movilidad urbana sostenible?	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte		
	12	¿Cuál es tu experiencia participando en un colectivo que promueve la movilidad urbana sostenible? ¿En qué consistió?	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte		
	13	¿Cómo te enteraste del movimiento de movilidad urbana sostenible? ¿Cuáles fueron tus fuentes de información?	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte		
	14	¿Cuál es tu experiencia participando en una campaña de concientización sobre el beneficio del modelo de movilidad urbana sostenible? ¿En qué consistió?	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte	2	3	3	8	0.89	Validez aceptable	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte		
	15	¿Cuál es tu experiencia participando de la toma de decisiones de tu colectivo, sobre el tema de promover la movilidad urbana sostenible? ¿En qué consistió?	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte		
	16	¿De qué manera está comprometido con la necesidad de promover la movilidad urbana sostenible, facilitando los desplazamientos en la ciudad de Trujillo?	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte		
	17	¿Qué estrategias, acciones o recomendaciones, ha propuesto su colectivo para que el modelo de movilidad urbana sostenible, cumpla de manera responsable con satisfacer las necesidades básicas de los ciudadanos? ¿Por qué?	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte		
	18	¿El actual servicio de transporte público, cuenta con precios accesibles para todos los ciudadanos? ¿Por qué?	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte		
	19	¿Cuál es tu experiencia como usuario, al hacer uso del transporte público? ¿En qué consistió?	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte		
	20	¿Cuál es tu experiencia al hacer uso de transporte alternativo, como el scooter eléctrico o la bicicleta? ¿Facilita tu desplazamiento en la ciudad y economiza tus costos de transporte?	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte		
Movilidad Urbana Sostenible	21	¿Considera que los problemas de contaminación que existen en las zonas urbanas, son debido al aumento del parque automotor? ¿Por qué?	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte		
	22	¿Considera importante el uso del transporte alternativo como la bicicleta, para reducir el impacto ambiental en la ciudad? ¿Por qué?	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte		
	23	¿Considera que la ciudad de Trujillo, cuenta con la infraestructura adecuada para facilitar los desplazamientos motorizados y no motorizados? ¿Por qué?	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte		
	24	¿Considera importante la participación ciudadana en conjunto con la municipalidad para la planificación del desarrollo urbano de la ciudad de Trujillo? ¿Por qué?	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte	3	3	3	9	1.00	Validez fuerte		
Total: Validez del instrumento o índice general						1.00	Validez fuerte						1.00	Validez fuerte						1.00	Validez fuerte						0.99	Validez fuerte



**UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO**

**FACULTAD DE DERECHO Y HUMANIDADES**

**ESCUELA PROFESIONAL DE CIENCIAS DE LA COMUNICACIÓN**

### **Declaratoria de Autenticidad del Asesor**

Yo, PISFIL LLONTOP FAUSTINO, docente de la FACULTAD DE DERECHO Y HUMANIDADES de la escuela profesional de CIENCIAS DE LA COMUNICACIÓN de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - TRUJILLO, asesor de Tesis titulada: "EXPERIENCIAS DE COMUNICACIÓN PARTICIPATIVA: PLAN DE COMUNICACIÓN PARA PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE EN LA CIUDAD DE TRUJILLO", cuyos autores son OBLITAS BUENO DANIEL ANDRE, OBLITAS BUENO ANA LUCIA, constato que la investigación tiene un índice de similitud de 16.00%, verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin, el cual ha sido realizado sin filtros, ni exclusiones.

He revisado dicho reporte y concluyo que cada una de las coincidencias detectadas no constituyen plagio. A mi leal saber y entender la Tesis cumple con todas las normas para el uso de citas y referencias establecidas por la Universidad César Vallejo.

En tal sentido, asumo la responsabilidad que corresponda ante cualquier falsedad, ocultamiento u omisión tanto de los documentos como de información aportada, por lo cual me someto a lo dispuesto en las normas académicas vigentes de la Universidad César Vallejo.

TRUJILLO, 07 de Julio del 2022

<b>Apellidos y Nombres del Asesor:</b>	<b>Firma</b>
PISFIL LLONTOP FAUSTINO <b>DNI:</b> 16632754 <b>ORCID:</b> 0000-0003-3882-7559	Firmado electrónicamente por: PLLONTOPF el 11- 07-2022 15:57:42

Código documento Trilce: TRI - 0325952