



ESCUELA DE POSGRADO
UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

**Gestión de políticas públicas y su implementación para
mejorar el transporte masivo vehicular de pasajeros
reduciendo el impacto contaminante aéreo y sonoro en la
ciudad de Trujillo.**

**TESIS PARA OBTENER EL GRADO ACADÉMICO DE:
Maestro en Gestión Pública**

AUTOR:

Br. Félix Iván Chira Cabrera

ASESOR:

Dr. Edilberto Horna Clavo

SECCIÓN:

Ciencias Empresariales

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN

Gestión de Políticas Públicas

PERÚ - 2018

***A Ivannita y Mariela: mi gran
motivación para concretar este
esfuerzo.***

***Con gratitud y reconocimiento a mis
padres, y familia Sánchez Chira, por su
dedicación y sostenimiento.***

DECLARATORIA DE AUTENTICIDAD

Yo, Br. Chira Cabrera, Félix Iván, estudiante del Programa de Maestría en Gestión Pública, de la Universidad César Vallejo, sede Trujillo declaro que el trabajo académico titulado: Gestión de políticas públicas y su implementación para mejorar el transporte masivo vehicular de pasajeros reduciendo el impacto contaminante aéreo y sonoro en la ciudad de Trujillo, presentada en 78 folios para la obtención del Grado Académico de Maestro en Gestión Pública es de mi autoría.

Por tanto, declaro lo siguiente:

- He mencionado todas las fuentes empleadas en el presente trabajo de investigación, identificando correctamente toda cita textual o de paráfrasis proveniente de otras fuentes, de acuerdo con lo establecido por las normas de elaboración de trabajos académicos.
- No he utilizado ninguna otra fuente distinta de aquellas expresamente señaladas en este trabajo. Este trabajo de investigación no ha sido previamente presentando completa ni parcialmente para la obtención de otro grado académico o título profesional.
- Soy consciente de que mi trabajo puede ser revisado electrónicamente en búsqueda de plagios.
- De encontrar uso de material intelectual ajeno sin el debido reconocimiento de su fuente o autor, me someto a las sanciones que determinan el procedimiento disciplinario.

Trujillo, 10 de enero de 2019



Br. Félix Iván Chira Cabrera,

DNI N° 18120325

PRESENTACIÓN

Señores miembros del Jurado:

Habiendose cumplido con las disposiciones vigentes, con todas las normas emanadas por el reglamento de grados y títulos de la Universidad Cesar Vallejo, Escuela de Posgrado, someto a vuestro criterio profesional la evaluación del presente trabajo de Investigación titulado: Gestión de políticas públicas y su implementación para mejorar el transporte masivo vehicular de pasajeros reduciendo el impacto contaminante aéreo y sonoro en la ciudad de Trujillo, elaborado con el propósito de obtener el grado de Maestro en Gestión Pública.

En el presente estudio se ha podido determinar la importancia de la gestión de políticas públicas ambientales del sector transporte para mejorar la calidad de vida de los habitantes de Trujillo.

Muy estimados señores miembros del jurado espero que este trabajo de investigación sea evaluado y merezca su aprobación.

El autor

RESUMEN

La presente tesis: Gestión de políticas públicas y su implementación para mejorar el transporte masivo vehicular de pasajeros, reduciendo el impacto contaminante aéreo y sonoro en la ciudad de Trujillo; ha tenido como objetivo principal, determinar la consecución efectiva y eficaz de las medidas públicas y ambientales, en el transporte masivo vehicular, tendentes a reducir la contaminación aérea y sonora. Con aplicación a la metodología de rigor científico, en la argumentación e interpretación normativas, así como en el trabajo de campo, que estadísticamente le dio objetividad a la exploración.

La conclusión de la investigación cuali-cuantitativa o mixta fue categórica, al afirmar que la gestión e implementación de las políticas públicas ambientales eficientes, mejorará el servicio de transporte masivo vehicular público y reducirá el impacto ambiental aéreo y sonoro en la ciudad de Trujillo.

Palabras clave: Gestión, implementación de políticas públicas, transporte vehicular masivo, contaminación aérea y sonora.

ABSTRACT

This thesis: Management of public policies and their implementation to improve the mass transport of passengers, reducing the air and noise pollution impact in the city of Trujillo; Its main objective was to determine the effective and efficient achievement of public and environmental measures in mass vehicular transport, aimed at reducing air and sound pollution. With application to the methodology of scientific rigor, in the argumentation and normative interpretation, as well as the field work, which statistically gave objectivity to the exploration.

The conclusion of the qualitative-quantitative or mixed research was categorical, stating that the management and implementation of efficient public environmental policies will improve the mass public transport service and reduce the air and sound environmental impact in the city of Trujillo.

Keywords: Management, implementation of public policies, mass vehicular transport, air and sound pollution.

ÍNDICE

| | Pág |
|---|-----------|
| PAGINA DEL JURADO | ii |
| DEDICATORIA | iii |
| AGRADECIMIENTO | iii |
| DECLARATORIA DE AUTENTICIDAD | v |
| PRESENTACIÓN | vi |
| RESUMEN | vii |
| ABSTRACT..... | viii |
| CAPÍTULO I: INTRODUCCIÓN | 1 |
| 1.1. Realidad problemática | 1 |
| 1.2. Trabajos previos..... | 4 |
| 1.3. Formulación del problema..... | 8 |
| 1.4. Hipótesis | 8 |
| 1.5. Variables..... | 8 |
| 1.6. Operacionalización de variables | 9 |
| 1.7. Objetivos | 9 |
| 1.8. Justificación..... | 10 |
| 1.9. Metodología | 10 |
| CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO | 14 |
| 2.1. Gestión | 14 |
| 2.2. Política pública | 14 |
| 3. El rol de la gestión pública..... | 17 |
| 3.1. Gestión e implementación..... | 17 |
| 4. Medio ambiente y contaminación del aire | 18 |
| 4.1. Cómo se llegó a la contaminación por transporte vehicular masivo.... | 18 |
| 4.2. Medidas para contrarrestar la contaminación del aire..... | 19 |
| 4.3. Una propuesta técnica para una propuesta política. | 20 |
| 5. Contaminación sonora | 22 |
| 5.1. Un panorama caótico | 22 |
| 5.2. Qué es el ruido contaminante | 23 |
| 5.3. Impacto y control de la contaminación sonora en el Perú | 25 |
| 5.4. Transporte masivo para pasajeros en Trujillo | 26 |

| | |
|---|----|
| CAPÍTULO III: RESULTADOS | 30 |
| CAPÍTULO IV: DISCUSIÓN DE RESULTADOS | 45 |
| CONCLUSIONES | 48 |
| RECOMENDACIÓN | 49 |
| REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS | 50 |
| ANEXOS | 53 |
| VALIDEZ DEL INSTRUMENTO | 53 |
| ENCUESTA | 54 |
| OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES | 56 |
| BASE DE DATOS | 59 |

CAPÍTULO I: INTRODUCCIÓN

1.1. Realidad problemática

Por el Acuerdo de Estocolmo- Suecia en 1972, los países del orbe, declararon el derecho de la mujer y el hombre, a mejorar la calidad de vida por el medio ambiente que les rodea, a efectos de que les proporcione bienestar y satisfacción. Ello impone a todos los ciudadanos del mundo, el deber de cuidar, preservar, mejorar y mantener su hábitat, en óptimas condiciones. Y en algunos casos a proyectar remediarla, siendo las autoridades locales quienes, están llamadas a planificar, implementar y ejecutar las políticas de mejora correspondientes.

Según reporta el Ministerio del Ambiente peruano, en el año 2012 en Trujillo, existen índices muy elevados de gases contaminantes, especialmente con el monóxido y dióxido de carbono (CO y CO₂), a causa del transporte automotriz, siendo más notorio, en el centro de la ciudad, mercados de abastos: Mayorista-Palermo, La Hermelinda, pasaje Albarracín (*Tacorita*) y alrededores. También el comercio informal de los jirones: Sinchi Roca, Zela, y las avenidas Euguren, Vallejo e Incas. Estos hechos traen consigo el aumento de enfermedades respiratorias. Igual deterioro, contra la salud, ocurre con la contaminación sonora, originada por el tráfico vehicular (Diestra Goicochea: 2017).

De modo que, la contaminación del aire y la sonora, los grandes problemas que acarrearán ciudades como Trujillo, causados por el transporte automotriz.

El transporte urbano es imprescindible, vital para la vida misma de los habitantes de las ciudades y su desarrollo. Pero, al igual que todo proceso que se desarrolla en una gran ciudad, necesita ser normado, de manera que redunde en beneficio de los mismos residentes. Sin embargo, sucede lo contrario. El transporte urbano motorizado público en las grandes ciudades del Perú como Lima, y a su nivel, Trujillo, tienen el perfil de ser crítico, desordenado y dañoso. Carece de una política pública sostenible y efectiva, que solucione la problemática.

En la ciudad de Trujillo, las propuestas sobre políticas públicas, estrategias, programas y acciones están a cargo de la Gerencia de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial; y el Organismo Público Descentralizado, Transporte Metropolitano de Trujillo; ambos de la Municipalidad Provincial de Trujillo. Y por la Región La Libertad, la Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones. Pero, en la práctica su labor no ha dado resultados, porque la realidad presenta aspectos que no han sido tomados en cuenta de manera coordinada y consensuada, que converjan a un mismo fin, trabajando estas entidades de manera dispersa e individual.

Con el transcurso del tiempo Trujillo, se ha ido poblando cada vez más, ha crecido y junto con esta, sus necesidades básicas. El transporte vehicular de pasajeros está en manos de pequeños propietarios de unidades, que han ido brindando el servicio de una manera tanto formal e informal, su capacitación para brindar servicio no se ha implementado. No hay un buen trato al pasajero, ni un adecuado mantenimiento a las unidades de transporte, tampoco un respeto a los paraderos; ni por parte del pasajero ni por los choferes que brindan servicio de transporte público. A esto se suma que, si bien es cierto ha aumentado la cantidad de unidades, estas continúan siendo de muy reducida capacidad.

Según Tapia (2011), existen 11,970 unidades de transporte público, conformadas por 1,109 microbuses, 1,470 camionetas, 1.420 vehículos de servicio colectivo y 7,980 taxis. Hay 14 empresarios microbuseros de servicio público que tienen 575 unidades. De modo que la movilización del transporte diario llega a los 1'100,00 pasajeros.

La realidad es que, en la ciudad de Trujillo, en el sector automotriz no se ciñe una política pública sectorial adecuada, direccionada al mejoramiento del servicio de transporte público urbano eficiente y sostenible, por el contrario, hay un crecimiento desmesurado en el uso del automóvil, transportándose cada vez menos personas (1.25 según estándares internacionales, significando ocupar más

espacio, mayor consumo de combustible por pasajero/kilometro). Haciendo un comparativo, las unidades usadas como colectivos, desplaza a cinco personas, en tanto que los buses de media y alta capacidad multiplican por 8 y 15 la capacidad de los automóviles.

La eficiencia es ostensible con el transporte público masivo de gran capacidad de pasajeros y sus emanaciones de contaminación estriban, entre 2 y más de 10 veces menores por pasajeros en las unidades chicas (automóviles).

Existen problemas del medio ambiente y contaminación acústica por ruidos molestos, en el centro histórico de Trujillo y en todo el perímetro urbano. Así como en las zonas y puntos de aglomeración vehicular; por lo que conviene la ejecución de programas de sensibilización, educación y cultura vial, y protección al medio ambiente, a efectos de aminorar esta problemática. La situación se complica con el uso indiscriminado del servicio de taxi que conlleva al incremento desmesurado del contaminante CO₂. También por el aumento de ocupación de vías urbanas, creando zonas y horas caóticas como en el caso del Mercado Mayorista de Palermo, el Mercado de La Hermelinda y el centro histórico de la ciudad. Agudizado por índices crecientes de estrés que atentan contra la salud pública y la calidad de vida del ciudadano, y por otro lado el aumento de accidentes de tránsito que deprime la realidad.

El 27 de diciembre de 2018, el presidente de la República, Martín Vizcarra, promulgó la ley 30900, que crea la autoridad de transporte urbano para Lima y Callao, cuyo objeto radica en garantizar el funcionamiento de un sistema integrado de transporte eficiente, dirigido por una autoridad autónoma funcional, económica y financiera, con presupuesto propio para el transporte masivo de pasajeros.

Hasta la fecha la gestión pública no ha solucionado el problema, es decir, sus políticas no han dado resultados significativos. Entonces, sí urge tomar medidas, las cuales, no solo deben tornar más eficiente el transporte, sino también,

contribuir a preservar el medio ambiente libre de contaminación aérea y sonora, en concordancia con el Acuerdo de Estocolmo- Suecia en 1972.

1.2. Trabajos previos

1.2.1. En la Pontificia Universidad Católica del Perú – Escuela de Posgrado, año 2014, existe la tesis de Mariel Cristina Castillo Landa, para obtener el grado académico de magíster, en Ciencia Política y Gobierno, con mención en Políticas Públicas y Gestión Pública; titulada: “*Análisis del diseño de la política de la calidad del aire, de la Municipalidad Metropolitana de Lima*”.

Esta investigación, estuvo direccionada a escrudiñar la política para mejorar la calidad del aire en Lima Metropolitana, por los años 2010 – 2012, con el uso de otras opciones de transporte masivo y el empleo de combustible menos pernicioso, así como la modernización del sistema automotriz, persiguiendo la baja contaminante.

También paralelamente las políticas ambientales fueron aprobadas con las ordenanzas 1628 y 1424, con las que se promueve el cambio de la forma automotriz del transporte, hacia el transporte peatonal y el uso de bicicletas, pero que en la realidad no funcionó, pues no se dieron los resultados deseados, ya que la capital del país: Lima, es una ciudad con distritos demasiado lejanos y muy distantes para llegar oportuno a los centros de trabajo.

1.2.2. La Tesis de maestría, de Transportes de la Facultad de Ingeniería de la Pontificia Universidad Católica de Ecuador, en el año 2015, por el maestrista Xavier Augusto Vizcate Tipán, titulada “*Propuesta metodológica para evaluar la eficiencia en la gestión operativa de los servicios de transporte público masivo de pasajeros. Caso de Estudio: Corredores B.R.T. del Distrito Metropolitano de Quito*”.

Del estudio del caso propuesto del Metropolitano de Quito se concluyó entre otros:

Que, con la implementación de este sistema, se ocupó el primer lugar respecto de otros similares, sobre los índices de pasajeros por kilómetro recorrido. También con este sistema se obtuvo el primer lugar, con el “*índice de cumplimiento por frecuencia*”, así como por su alto porcentaje de regularidad en sus cuatro corredores. Con lo que se mejoró la velocidad comercial y el menor número de kilómetros sin averías, recomendándose su aplicabilidad.

1.2.3. En Curitiba, capital del Estado de Paraná – Brasil, existe un sistema de autobuses muy rápidos (Bus Rapid Transit - BRT), que constituye un modelo de solución a las situaciones caóticas, entre otras importantes ciudades en el mundo.

En 1960 fue aprobado el Plan Director, entre otras normativas referidas al transporte público.

Desde 1974 se inició el transporte masivo con 25,000 pasajeros diariamente, circulando desde 1988, buses transportadores de 170 pasajeros.

En la actualidad, la cifra bordea los 2'000,000 de personas, que a diario utilizan el transporte público en Curitiba, con nuevas técnicas y estrategias sobre el urbanismo, para lo cual fue creado un ente denominado URBS

como empresa gestora mixta municipal, bajo la figura de sociedad anónima, que centralizó todas las acciones de ejecución, planificación y fiscalización del transporte colectivo con funciones específicas:

- ✓ Selección de compañías de transporte.
- ✓ Determinación de vías de inicio y término. Asimismo, paraderos.
- ✓ Establecer los tipos y características de los autobuses.
- ✓ Controlar las flotas y servicios.
- ✓ Determinar las tarifas.
- ✓ Fijación de kilometrajes.
- ✓ Remuneraciones.

La operatividad fue cedida al empresario privado por concesión y éstos deben adquirir vehículos con características determinadas por la gestora. Rojas, F. y Mello C. (2005).

1.2.4. En Colombia, el transporte colectivo en Bogotá, al año 1967, promediaba 1'600,000 pasajeros diariamente. Al aumento de la población, creció considerablemente la crisis en el transporte con ineficiencia en el servicio, caos vehicular, tardanza en los horarios para llegar al centro de trabajo, gran contaminación, debido a la explosión demográfica, al parque automotor inadecuado y a las vías inoperantes.

Por el año 2000 siendo alcalde Enrique Peñalosa, ofreció y trabajó un proyecto de transporte público masivo, con construcción de vías especiales.

La creación del sistema TRANSMILENIO, se debe a su articulación de tres fundamentos consistentes:

- A la mejora del sistema.
- El derecho no discriminar.
- Cumplimiento de horarios.

Según María Gutiérrez y Edward Murillo (2013), la razón social de transportes del Tercer Milenio, opera desde el 1999, en la modalidad de sociedad anónima con aportes públicos.

1.2.5. República de Chile

La economía laboral del mercado, el *boom* de exportación de sus productos y un paquete gigante de políticas del Estado afines, han generado situaciones propicias de gran impulso bursátil en Latinoamérica y mundial. En Trujillo y el resto del país un ejemplo es la comercialización chilena de expendio de medicinas, con sus farmacias y otros giros, con dominio de competencia.

El desarrollo comercial y financiero, estuvo aparejado con el fenómeno migratorio de dicho país y con ello, la creación y puesta en marcha de un nuevo planteamiento de movilización de vehículo de pasajeros masivo, acorde al empuje de una ciudad próspera como Santiago. Fusionando, reorganizando e integrando el sistema vehicular en una gran razón social de transporte, denominada: *Transantiago*.

1.2.6. En Ecuador

Ciudad de Guayaquil, por el año 2000, siendo la autoridad edilicia, Jaime Nebot, propuso a su iniciativa, invitar a los especialistas en transporte masivo para pasajeros, tanto del Brasil-Curitiba, Bogotá, Argentina y Ecuador.

Financieramente intervinieron capitales mixtos, privados y estatales. Unidos a un paquete normativo, de proyectos, planes de acción, gestiones con

liderazgo y políticas de Estado. Con posterioridad el servicio fue ampliado en el año 2004, adoptándose la denominación de *Metrovía*¹

1.3. Formulación del problema

¿En qué medida, la gestión e implementación de políticas públicas ambientales, mejorará el servicio del transporte masivo vehicular público y reducirá el impacto ambiental aéreo y sonoro en la ciudad de Trujillo?

1.4. Hipótesis

En la medida que se realice una gestión e implementación de políticas públicas ambientales eficientes, se mejorará el servicio de transporte masivo vehicular público y se reducirá el impacto ambiental aéreo y sonoro en la ciudad de Trujillo.

1.5. Variables

VARIABLE INDEPENDIENTE (V I)

Gestión e implementación de políticas públicas.

VARIABLE DEPENDIENTE (V D)

Mejorar el transporte masivo vehicular.

¹ [https:// web.archive.org/web/20150218082623/http://www.metrovia-gye_com.ec/metrocia.aspx](https://web.archive.org/web/20150218082623/http://www.metrovia-gye_com.ec/metrocia.aspx)

1.6. Operacionalización de variables

| Variable | Definición conceptual | Definición operacional | Indicadores | Escala de medición |
|---|--|--|---|--------------------|
| VI: Gestión de políticas públicas | Considerada como un mega sistema donde trabajan operadores de transporte. (Bonifaz, 2013). | Para la medición de la variable se utilizará las encuestas en gestión de políticas públicas. | -Congestión de tráfico vehicular. - Normatividad de sistema de transporte masivo. - Contaminación ambiental, aérea y sonora. - Normatividad para circulación ordenada del transporte | Nominal |
| VD: Mejorar el transporte masivo vehicular | Medio económico más común sujeto a rutas, paraderos y normatividad vigente (Pérez, 2013). | Para la medición de la variable se utilizará las encuestas en transporte masivo. | - Mejora del parque automotor. - Rutas para el transporte masivo. - Circuito del transporte masivo. - Implementación del transporte de pasajeros - Transporte masivo vehicular público. | Nominal |

1.7. Objetivos

1.7.1. Objetivo general

Determinar la gestión e implementación de políticas públicas ambientales en el transporte masivo vehicular público, para reducir el impacto ambiental aéreo y sonoro.

1.7.2. Objetivos específicos

- Establecer la gestión e implementación de políticas públicas ambientales en el transporte masivo vehicular público para reducir el impacto ambiental aéreo.
- Determinar la gestión e implementación de políticas públicas, en el transporte vehicular para reducir la contaminación sonora.

1.8. Justificación

La tesis aborda una temática muy relevante para el Estado peruano y la población trujillana, al priorizar la implementación de proyectos y acciones en la mejora del medio ambiente, pues actualmente existe una fuerte contaminación del aire, a partir de la emisión de gases contaminantes como el CO y CO₂, generado por el empleo excesivo de unidades de transporte de pasajeros, tanto de uso particular y servicio de taxi, así como transporte masivo de pasajeros con limitada capacidad, pudiéndose mejorar esta crítica situación ambiental al implementar políticas estatales, sectoriales del medio ambiente y de transporte público, con el empleo de vehículos apropiados para el transporte masivo moderno, confortable y rápido con inversión mixta, tanto estatal como del sector privado.

Las experiencias en Brasil, Colombia, Chile y Ecuador, cuyas realidades urbanas son muy semejantes a las del Perú, han dado muy buenos resultados. Por ello está plenamente justificada la presente investigación, como un diseño a futuro, netamente profesional, conveniente, en la implementación de políticas públicas.

La tesis tiene relevancia social, tanto en el sector ambiental y del transporte público, con la puesta en marcha de proyectos a ejecutar muy importantes y de implicancia práctica y financiera tanto del sector público como privado, teniendo en consideración que Trujillo es una ciudad que progresa vertiginosamente, convirtiéndose en un polo comercial de exportación mundial.

1.9. Metodología

El tipo de investigación según su finalidad es aplicada, según su carácter es descriptiva, según su naturaleza es mixta, según su alcance temporal es transversal y según su orientación que asume a la comprobación.

La investigación presenta un enfoque descriptivo-correlacional. Ello implicó la observación y narración detallada del accionar administrativo, público-sectorial, dirigido a las políticas direccionadas a la protección del medio ambiente y a los lineamientos del transporte masivo, con fin de disminuir su accionar lesivo.

Para ello fue menester, aplicar el método científico, mediante la argumentación, interpretación y crítica racionales, de las diferentes posturas doctrinarias del tema en debate. Asimismo, fue empleado el método deductivo, permitiendo realizar inferencias, a partir de las directrices del Estado en general sobre la materia en gestión. Y con el método inductivo, gestado de los hechos, hacia la generalización.

El análisis, sirvió para examinar los diferentes criterios existentes y con la síntesis se arribó a lo esencial de los contenidos textuales. (Hernández, Fernández y Baptista: 2010).

POBLACIÓN

Población de la ciudad de Trujillo y distritos aledaños para el año 2018 (N = 1 056 998 Habitantes).

MUESTRA

Para la obtención de la muestra se utilizó el método aleatorio simple para estimar proporciones en poblaciones finitas, cuya fórmula:

$$n = \frac{Z^2 N P Q}{(N - 1) E^2 + Z^2 P Q}$$

Donde:

n = Tamaño de la muestra

Z = Unidades de error estándar para un nivel de significación del 5% (1,96).

N = Tamaño de la población (1 056 998)

P = Proporción de hombres (0,5)

Q = Proporción de mujeres (0,5)

E = Precisión en las mediciones (0.095)

Reemplazando valores, tenemos:

$$n = \frac{(1,96)^2 (1\ 056\ 998) (0,5) (0,5)}{(1\ 056\ 998 - 1) (0,098)^2 + (1,96)^2 (0,5) (0,5)}$$

= 100 habitantes

Usando afijación proporcional se determinó el tamaño de muestra para cada lugar.

Tabla 1

Población y muestra para Trujillo con distritos 2018.

| Lugar | Población | Muestra |
|----------------------|------------------|----------------|
| 1. Trujillo | 318 914 | 30 |
| 2. La Esperanza | 182 494 | 17 |
| 3. Florencia de Mora | 41 914 | 4 |
| 4. El Porvenir | 186 127 | 18 |
| 5. Laredo | 35 289 | 3 |
| 6. Moche | 34 503 | 3 |
| 7. Víctor Larco | 64 024 | 6 |
| 8. Huanchaco | 68 104 | 7 |
| 9. Salaverry | 18 129 | 2 |
| 10.Simbal | 67 228 | 6 |
| 11.Poroto | 40 272 | 4 |
| Total | 1 056 998 | 100 |

Fuente: el autor.

VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO DE MEDICIÓN

a. CONFIABILIDAD

La confiabilidad del cuestionario se determinó por:

1. El método de división por mitades que hace uso de la fórmula de SPEARMAN-BROWN obteniéndose el valor de 0.93, siendo la confiabilidad excelente.
2. Alfa de Cronbach es 0.810, siendo excelente

b. VALIDEZ

La validez del cuestionario se determinó por el método de validez predictiva que hace uso de la fórmula del coeficiente de correlación, obteniéndose el valor de 0.71, siendo la validez muy confiable.

CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO

2.1. Gestión

La gestión es un proceso laboral, que acarrea la proyección, la ejecución de actividades y despliegue propios de una administración, que va más allá de planificar, liderar, controlar y monitorear una empresa u organización.

Las entidades particulares estatales y/o mixtas, en el paradigma mundial de la globalización, fundamentalmente, deben de contar con un perfil del gestor, que simplifique y flexibilice con sus niveles intermedios, ejecutivos y administrados, para lograr la eficiencia y la eficacia, en el cumplimiento de los roles propuestos y solucionen decididamente o propongan mejoras de calidad a los niveles más altos, de la problemática en ciernes.

2.2. Política pública

La gestión pública, tiene como rol principal, la administración adecuada de los recursos del Estado para el interés general, por la que el operador: funcionario de cualquier nivel o jerarquía y empleado, cumplirán sus funciones, con apego a los valores éticos, entre ellos, la honradez. Ello significa que, en el ejercicio diario funcional, pondrá de manifiesto un comportamiento ejemplar de respeto del erario nacional, en la búsqueda de un interés social, en el presente caso de la colectividad trujillana.

En la presente tesis, la gestión y procesos administrativos, están orientados a impulsar las políticas públicas idóneas, como entes rectores para lograr la normatividad y conseguir su implementación, en la mejora del transporte de pasajeros masivo, pues probado está, con el actual sistema, existe un desborde cuantitativo de automóviles, camionetas y colectivos, para un número muy reducido de pasajeros, generadores de la contaminación ambiental del aire y contaminación acústica.

Las políticas públicas están constituidas por un conjunto de normas del Estado, pero también con los aportes de los servicios en cuestión y de las instancias y empresas que los brindan a nivel nacional, regional y local, con las que se tiende a solucionar situaciones problemáticas, por el riesgo serio, para lograr niveles de bienestar general. Es necesaria, para una óptima gestión pública, no solo la participación de autoridades, sino también de los mismos ciudadanos, mediante sus representantes en organizaciones vecinales. Si no hubiera una participación de todas las instancias correspondientes, tampoco habría un compromiso de las mismas en la solución de los problemas.

Características de las políticas públicas

1. El bienestar general, cuyo beneficio este dirigido a un colectivo numeroso de usuarios, ciudadanos y ciudadanas: trujillanos y residentes.
2. Capacidad y liderazgo en la toma de decisiones, a efectos de concretar con positividad, la gestión.
3. Impulsar y fortalecer la economía y financiamiento mixto, comprendiendo al empresariado privado y estatal en el megaproyecto.
4. Primacía de la honestidad, para lo cual, los proyectos, planeamientos, programas, contratos, concesiones y todo el accionar financiero, estará avalado permanentemente con la presencia física de los representantes de la Contraloría General de la República-sede Trujillo; Ministerio Público-con la Fiscalía de Prevención del Delito; la Defensoría del Pueblo y un representante de las juntas vecinales o ciudadanía.
5. Normatividad flexible e idónea en los seguimientos para su consecución.
6. Presentación de una diagnosis situacional seria, profunda, que determine la prioridad y urgencia de realizar los proyectos y la normatividad, toda vez que,

en Trujillo, ésta es primordial, dado que se trata de la salud de la población trujillana, por la contaminación aérea y sonora.

7. Empeño, dedicación, constancia, perseverancia en acelerar los trámites burocráticos, simplificación administrativa y monitoreo para conseguir abreviarlo.
8. Liderazgo, con el entusiasmo y buen ejemplo para conseguir los objetivos trazados con el megaproyecto.
9. Dominio permanente del tema y difusión de los gastos y cuentas.
10. Mucho acercamiento con la prensa hablada y escrita.

Políticas ambientales

Entre los lineamientos nacionales del medio ambiente, el Estado peruano, tiende impulsar la modernización del parque automotriz, sustituyendo medios de transportes actuales de pasajeros, de reducido número, por sistemas de transportes masivos. Así como sustituye el uso de combustible, con lo que se posibilite una baja o aminoramiento del smog y la contaminación acústica.

Con ello el Estado, con su normatividad, pone de manifiesto el costo-beneficio, invirtiendo para conseguir el bienestar nacional general.

En suma, estas pretensiones coadyuvan la consecución de un eje de decisiones consistente en una gestión global de la mejora ambiental.

El Ministerio del Ambiente, órgano responsable de ejecutar las políticas de gestión ambiental a nivel nacional, ha delineado como objetivo específico sectorial, motivar, es decir mover el ánimo del ciudadano peruano, a efectos de crear conciencia, procurando vivenciar, la preservación del entorno del ambiente para evitar la contaminación, como es el caso que se investiga, del aire y la acústica en

el contexto del transporte masivo vehicular y su impacto negativo. Con ello, también el Estado promueve la calidad ambiental, adecuada para la salud y el desarrollo integral del ciudadano.

La presente tesis se sustenta en el Plan Nacional de Acción Ambiental, 2011 – 2021, pues el Estado precisa como meta de prioridad, los planes debidamente argumentados e interpretados, que tengan que ver con la mejora de calidad del aire, incluyendo acciones transectoriales, como es el caso de la presente investigación.

3. El rol de la gestión pública

3.1. Gestión e implementación

En primer lugar, el Ministerio del Ambiente está a cargo de aprobar los estudios sobre el ruido y directrices para la elaboración de los planes de acción, en la prevención y control de la contaminación sonora. Además, promueve y supervisa el cumplimiento de políticas ambientales sectoriales, orientadas a alcanzar y mantener los estándares nacionales de calidad ambiental para el ruido. Por otro lado, las municipalidades provinciales y distritales colaboran entre ellas para elaborar e implementar los planes de prevención y control de la contaminación sonora y los límites máximos permisibles de las actividades y servicios bajo su competencia; fiscalizar el cumplimiento de las disposiciones legales vigentes para prevenir y controlar la contaminación sonora; elaborar, establecer y aplicar la escala de sanciones para las actividades reguladas bajo su competencia; dictar normas de prevención y control de la contaminación sonora para las actividades comerciales, de servicios y domésticas. Se puede resaltar que los gobiernos locales son los competentes para evaluar, supervisar, fiscalizar y sancionar las emisiones de ruido, de acuerdo con lo establecido en sus respectivas ordenanzas municipales. El Ministerio de Salud tiene también un papel muy importante en este proceso, ya que es el

responsable de establecer o validar criterios y metodologías para la realización de la vigilancia de la contaminación sonora. Además, evalúa los programas locales de vigilancia y monitoreo de la contaminación sonora; puede inclusive encargar a instituciones públicas o privadas dichas acciones.

Asimismo, hay autoridades sectoriales que emiten las normas, que regulan la generación de ruidos de las actividades que se encuentren bajo su competencia y fiscalizan el cumplimiento de dichas normas, por lo que están facultadas para encargar a terceros esta actividad. Entre sus tareas, se incluye la de verificar su cumplimiento, cuando se encuentren contenidos en un instrumento de gestión ambiental. Así, por ejemplo, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones fiscaliza el cumplimiento de los instrumentos de gestión ambiental, aprobados para la construcción de una vía expresa o de infraestructura de transporte urbano.

4. Medio ambiente y contaminación del aire

4.1. Cómo se llegó a la contaminación por transporte vehicular masivo

Desde mediados del siglo XX, cuando las ciudades fueron creciendo debido a las constantes migraciones tanto internas como extranjeras. Se hizo necesario el transporte al interior de las mismas, fue así que aparecieron algunas formas de transporte para uso masivo, las primeras fueron tranvías jalados por caballos. Posteriormente llegaron los tranvías eléctricos, y, después los vehículos motorizados, cuyo efecto contaminante, por el empleo de combustibles derivados del petróleo, fue motivo de preocupación para las autoridades de aquel entonces.

Se pensó que con el uso de trenes eléctricos o los trenes subterráneos se detendría el problema, pero no fue así, pues la demanda de transporte creció, y si bien es cierto el tren, al interior de una ciudad, transporta pasajeros a largas distancias, no se detiene muy cerca del destino inmediato de los pasajeros.

Entonces por una situación de comodidad, y ahorro de tiempo en el desplazamiento, las unidades vehiculares de uso público, cuyos paraderos están más próximos al destino de los pasajeros continuaron creciendo en número, y, a la vez, contaminando el aire, debido a su obligatorio proceso de combustión.

Los vehículos, cuyo motor funciona con un proceso de combustión interna de combustibles fósiles, estos contienen compuestos que se queman a altas temperaturas en el mismo proceso, pero algunos de estos no se queman y son liberados a la atmósfera. Es así que se emiten varios gases y partículas que se van al aire. Entre estas sustancias se encuentran el monóxido de carbono (CO), los hidrocarburos (HC), óxidos de nitrógeno (NOx), material particulado (MP), tóxicos (benceno, etc), carbono negro, metano, el dióxido de carbono (CO₂), entre otros (Diestra Goycochea: 2017).

La Agencia Internacional para la Investigación del Cáncer (IARC) clasificó las emisiones del escape del motor diesel como cancerígeno para los humanos.

El transporte público se ha convertido, así, en uno de los más significativos causantes del impacto ambiental perjudicial para la salud humana, y, en general para la vida en el planeta. Se consume más del 50% de combustible fósil líquido del orbe. Por lo que genera, en promedio, cerca del 80% de la contaminación del aire en las ciudades.

El excesivo tráfico en Trujillo, trae como secuela la congestión vehicular en los mercados: Mayorista de Palermo, La Hermelinda, Albarracín y los alrededores de estos. Ello trae consigo los problemas álgidos de la contaminación aérea y sonora.

4.2. Medidas para contrarrestar la contaminación del aire

En muchas ciudades, ante el terrible impacto ambiental, se han tomado medidas, las cuales se han convertido en lineamientos o políticas de gestión

que han sido imitadas por otras ciudades, pero hasta ahora, los resultados no han sido contundentes, solo en algunas latitudes del mundo se producen resultados que hayan detenido, por el momento, la emisión de sustancias tóxicas.

Entre estas medidas están: primero, el hecho de reducir el tráfico vehicular, usando otros medios de transporte como la bicicleta u otros con motor eléctrico. Pero no han dado resultado debido a que las distancias resultan muy largas o los choferes de los vehículos motorizados no respetan el uso de otros vehículos.

Otras medidas adoptadas se centran en el uso de catalizadores, que limpian la emisión de algunas sustancias, menos el plomo y el dióxido de carbono. El plomo es tan necesario que se añade a la gasolina para mejorar el rendimiento del motor.

Finalmente, están el uso de combustibles alternativos, como la energía solar, la electricidad,

4.3. Una propuesta técnica para una propuesta política.

Estos proyectos en aspectos económicos, sociales y ambientales en cada ciudad, han servido de experiencias en México, respecto a la vigilancia y control vehicular mediante cámaras de tecnología de última generación, incluyendo cámaras de captación térmicas para lugares con poca iluminación. Los usuarios se sienten más seguros si hay la presencia de cámaras saben que no solo su salud, sino, inclusive, ellos mismos están más seguros (Lobo: 2010).

Otra de las experiencias que ha dado resultado en la ciudad de México, metrópoli mucho más poblada que Trujillo, fue cuando se pensó en crear un transporte público sustentable, es decir un sistema que ofrezca satisfacer las demandas de la población de transportarse en la ciudad, de una manera rápida,

cómoda y con una estructura institucional que le dé soporte, además de que pueda mantenerse en el tiempo, es decir que se sustente por sí misma.

Fue así que, con el apoyo del Instituto de Recursos Mundiales, con sede en Wáshington, en el año 2002 se creó en México el Centro Sustentable de la ciudad de México (CTS), con el propósito de buscar la solución al transporte masivo de pasajeros. Así se impulsó la creación del Metrobús Insurgentes, el cual se ha convertido en el primer corredor estratégico tipo BRT (Bus Rapid Transit) en la Ciudad de México. Atiende a un promedio de 260 mil usuarios al día. Esta situación, similar la ha desarrollado la Municipalidad de Lima con el transporte de bus rápido denominado Metropolitano.

El CTS de la Ciudad de México ha realizado experiencias que favorecen al control de emisión de partículas contaminantes mediante la instalación de trampas de partículas y de convertidores catalíticos en unidades de transporte. El resultado fue asombroso: redujo en un 90% la emisión de gases contaminantes.

En este sentido, aplicando esta alternativa, se requieren dos medidas: una, de carácter político, crear una institución que esté a cargo específicamente de la regulación del transporte público en tanto calidad de su servicio; la otra medida, de carácter técnico, y complementaria a la anterior es la capacitación en el uso y aplicación de tecnologías modernas para el control de la contaminación ambiental y sonora, tanto en quienes trabajan directamente en el servicio de transporte masivo de pasajeros (choferes, mecánicos, controladores, etc.) así como en los mismos usuarios. Claro está que esto implica una inversión que debería calcularse en el presupuesto de las municipalidades. Para ello, es necesario pensar no en gasto, sino en inversión que mejorará la calidad de vida del ser humano, antes que sea tarde y el costo para remediar el problema sea mayor.

Después del análisis de los modos específicos y sus comparaciones es clara la necesidad de que las ciudades tengan políticas integrales de transporte,

considerando factores económicos, sociales y ambientales de una ciudad y que busquen una sostenibilidad en estas mismas dimensiones y a largo plazo, siempre en pos de mayor calidad de vida para los ciudadanos. La relevancia de la voluntad política es primordial como complemento imprescindible a la capacidad técnica en las políticas y proyectos específicos de transporte público, teniendo una finalidad común y unos acuerdos básicos sobre lo que se quiere lograr en una ciudad.

5. Contaminación sonora

5.1. Un panorama caótico

En países como el Perú, donde cuesta renovar el parque automotriz, debido a que no es un país que produce tecnología de transporte, sino más bien la consume o importa de otros lugares, los vehículos emiten ruido por lo deteriorado de sus motores y piezas en sí de toda la maquinaria. A esto se suma que no hay control de la emisión de ruidos ocasionados por las bocinas, sobre todo en las denominadas “hora punta”, que quiere decir con mayor fluidez de tráfico.

El congestionamiento en la circulación vehicular, el apuro por dejar y recoger pasajeros, transforma un panorama que debería ser ordenado, en un paisaje urbano de grave riesgo, sin control, y con una serie de ruidos, ocasionado por las bocinas ensordecedoras y el ruido del motor de los vehículos.

Estos ruidos, van, poco a poco deteriorando la salud de los habitantes de la ciudad, sobre todo de los más expuestos que son quienes pasan más tiempo en la calle.

5.2. Qué es el ruido contaminante

Previamente hay que diferenciar entre sonido y ruido. La diferencia entre ambos fenómenos depende de la subjetividad de la misma persona y del lugar en el cual se produce.

El sonido es armónico, transmite un mensaje en un tiempo, en cambio el ruido es el sonido cacofónico que perturba al ser humano o a cualquiera de sus actividades. Es pertinente establecer una marcada distinción entre sonido y ruido, pues toda actividad realizada produce en mayor o menor nivel un efecto sonoro. La diferenciación entre ambos conceptos está ligada a la subjetividad y al contexto. Si el sonido trasmite información, ideas, sensaciones, y nos permite comunicarnos con el entorno, el ruido es aquel que interrumpe nuestra comunicación, es ajeno a nuestro interés, causa molestia, es nocivo, desagradable, y por tanto contamina el ambiente. El exceso de ruido producido en el transcurso de actividades diarias, afecta la salud y calidad de vida de los ciudadanos. En este sentido, el desplazamiento de los vehículos, las bocinas, sirenas u otros dispositivos que perturban la calma y molestan, por un tiempo relativamente extenso, tanto a conductores, peatones y pasajeros de los distintos vehículos en la calle es ruido, pues va alterando la tranquilidad de la persona misma y se califica de ruido, su efecto es la contaminación sonora o auditiva.

El sonido se mide por medio de los decibeles (dB), en una escala entre 10 hasta los 150, que pueden ir desde los silencios relativos hasta los niveles altos, calificados de daño al oído humano. Esta medición no es tan simple, pues los efectos sonoros se clasifican en frecuencias, y para medir su percepción e impacto en el oído humano se usan filtros de ponderación, pues el oído humano es incapaz de percibir las todas. Luego se clasifican en tipologías diversas (las naturales y artificiales; las que son sonido y las que son ruido, por ejemplo).

El estudio de la contaminación sonora o auditiva comienza en la década de 1970. Ese año se califica al ruido como agente contaminante debido a su impacto en la salud, no solo humana, sino también animal en general. En este sentido el ruido afecta la calidad de vida de los habitantes de una ciudad. Poco a poco se establece que, en las grandes ciudades, uno de los factores que la ocasionan es el tránsito vehicular (Diestra: 2017).

En adelante, los estudios han ido aportando que los ruidos no conservan los mismos niveles ni frecuencias durante todo el tiempo; y que no afectan a todos los individuos de la misma manera, pues dependen de situaciones subjetivas y de contexto. Pero que, sí afecta la salud. Esto ha complejizado también sobre qué disciplinas deberían intervenir en el estudio del mismo, aunque la búsqueda de soluciones al impacto en la persona, se centra en reducir los niveles de ruido por los agentes que la producen y el tratamiento del impacto en la salud de las personas.

Para el área correspondiente, se hace necesario realizar constantes campañas de socialización y concientización para disminuir los ruidos molestos con medidas y mensajes simples pero importantes y permanentes, empleando diversas estrategias y herramientas psicosociales, en los lugares y horas críticos de la ciudad. Que son zonas donde prolifera y multiplica el fenómeno anómalo, como ocurre en los mercados de La Hermelinda y alrededores, entre ellos América Sur. El mercado Mayorista de Palermo, en situaciones caóticas de tráfico con las avenidas Los Incas, Euguren, Sinchi Roca, Vallejo, Av. España. José Gálvez y otras intersecciones.

En el centro de Trujillo el punto crítico lo constituye el mercado Central y áreas conexas: jirones Gamarra-Pizarro-Bolívar y pasaje San Agustín; en *horas punta*.

El crecimiento vertiginoso de la ciudad, el fenómeno migratorio nacional y del extranjero (casos venezolanos), el imparable crecimiento automotriz, nos lleva

a esperar en la toma de medidas, y reformas paralelas, como la creación de bypass, con puentes aéreos y la reubicación y modernización a corto plazo de los mercados de abasto como el Central y Mayorista.

5.3. Impacto y control de la contaminación sonora en el Perú

Se ha comprobado que el ruido, calificado de contaminación sonora o auditiva, puede llegar a producir daños a la salud, incluso algunos de manera irreversible.

En la ciudad de Trujillo, se han realizado diversos estudios sobre el impacto en la salud por causa de la contaminación sonora en el centro histórico. Inclusive, existen informes que sustentan que la contaminación en Trujillo supera lo permitido. El 2012, el Servicio de Gestión Ambiental de Trujillo (SEGAT), realizó un estudio sobre la contaminación sonora en la ciudad de Trujillo, asesorada por el Ministerio del Ambiente (MINAM), con el propósito de elaborar un mapa que muestre los lugares con mayor nivel de contaminación sonora, pues desde el 2010 el ruido había superado los 70 decibeles. El 27 de setiembre de 2016 el sonido alcanzó los 69 decibeles cuando la Ordenanza Municipal Nro. 008 del 2007 indica que el máximo permisible es 50.

La institución “Trujillo ¡Ahora!” elaboró un diagnóstico ambiental en la provincia de Trujillo, el año 2010. Se evaluaron el estado del aire, del agua, del suelo y la contaminación sonora. En este diagnóstico se precisa dos puntos muy importantes para la presente tesis: primero, que el parque automotor es el principal causante de la contaminación del aire por el uso de combustibles fósiles, segundo, que el nivel de contaminación sonora, sobre todo en el centro de la ciudad de Trujillo, es alarmante, llegando a los 75.2 decibeles. Asimismo, señaló que la contaminación sonora puede afectar a las personas fisiológica y psicológicamente.

Hasta ahora, en Trujillo, se conoce que la contaminación sonora tiene efectos significativos en la salud de las personas. Además, que presenta este problema, de manera aguda, desde hace ya casi diez años. Asimismo, que hay normas a nivel nacional como el Decreto Supremo N° 085-2003-PCM - Reglamento de Estándares Nacionales de Calidad Ambiental para Ruido, a nivel nacional; y, a nivel local la ordenanza Municipal Nro. 008 del 2007 que regula el ruido permisible máximo. Pero no se ha realizado aún, aparte de reuniones y debates multisectoriales sobre cómo prevenir, detener o revertir el problema, propuestas eficientes de políticas públicas, y mucho menos implementado, pues es un trabajo, como todo proceso que involucra gestión pública, bastante complejo y que exige una óptima coordinación multisectorial, entre las instituciones del Estado y las de los gobiernos regionales y locales.

5.4. Transporte masivo para pasajeros en Trujillo

TRANSPORTE

Se considera servicio de transporte a las unidades logísticas vehiculares que trasladan a los usuarios de diferentes puntos en la movilización diaria, que permite ofrecer prontitud y comodidad con índices de eficiencia.

TRANSPORTE TERRESTRE

Es el medio económico más común, sujeto a rutas, paraderos, normatividad administrativa, penal especializada, costos o valor del pasaje, con el uso de microbuses, combis, buses, automóviles, colectivos, taxis, motocicletas, ómnibus, etc. (Tapia 2011).

TRANSPORTE TERRESTRE PRIVADO

Es el medio que se refiere a servicios de transporte que no están abiertos o disponibles para el público en general.

TRANSPORTE PRIVADO MOTORIZADO

Son los vehículos que funcionan con motores de combustión conformados por un creciente de número de automóviles, camionetas y motocicletas. Camiones diferentes y combis entre otros.

TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS

Se realiza con el empleo de autobuses y microbús que utilizan un motor de combustión, a base de gasolina, gasoil y petróleo; de diferentes variedades, capacidad y tamaño.

TAXIS

Prestan un servicio local dentro de la ciudad, que suple el uso de un automóvil privado, para el desplazamiento de un punto a otro en un corto tiempo. El problema se agudiza por su excesivo número y circulación, que multiplica y congestiona el tráfico y medio ambiente.

TRANSPORTE PÚBLICO URBANO

Constituido por autobús y combis, con rutas predeterminadas, paraderos formales e informales, que se abastecen con gas natural y GLP (gases licuados de petróleo).

SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO

Transporte colectivo de pasajeros, actualmente Trujillo no cuenta con un transporte moderno masivo, confortable y rápido, para el desplazamiento del usuario, que una los diferentes distritos y poblaciones aledañas con rutas especiales, tarifas, paraderos a efectos de movilizar a la población trabajadora y ciudadano en general que lo requiera.

Este servicio, al igual que otras ciudades metropolitanas en Brasil, Colombia, Chile y el Ecuador, ofrece óptimos resultados (Tapia 2011).

GESTIÓN DE POLÍTICAS PÚBLICAS

Siendo Trujillo una gran ciudad, en pleno desarrollo demográfico, migratorio, comercial y con auge en el sector construcción y económico; se hace imprescindible que cuente con un servicio, mediante la gestión de políticas públicas de transportes masivo de pasajeros, con un mega sistema conformado por unidades de gran capacidad de pasajeros. Rápido y confortable que una sus distritos y centros poblados, con los lugares de producción y viceversa, para el traslado rápido de operadores, trabajadores, empleados, técnicos, funcionarios, estudiantes y ciudadanía en general. Pues el sistema de transporte público masivo de pasajeros actualmente, es deficitario y no coadyuva a los fines del transporte que una ciudad moderna lo requiere. Por lo contrario, es evidente el crecimiento de números de automóviles, camionetas particulares, taxis y vehículos que no deberían circular por su excesivo uso y que originan gases contaminantes y contaminación sonora que dañan la salud de los pobladores.

Se hace necesario realizar la gestión, diagnosis y planes con medidas tendentes a conseguir un transporte rápido masivo de pasajeros, como lo emplean las grandes ciudades en Colombia, Brasil, Chile y el Ecuador, con

sistemas de transportes como el metro y ferrocarriles, para disminuir la congestión vehicular y con ello la contaminación aérea y sonora en Trujillo.

CAPÍTULO III: RESULTADOS

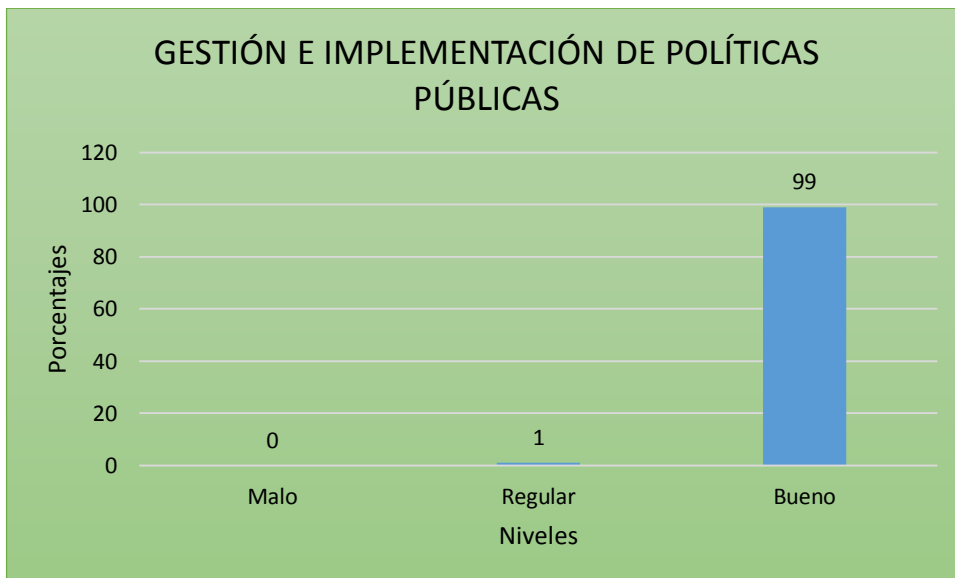
A) Gestión e implementación de políticas públicas.

Para evaluar la gestión e implementación de políticas pública, se elaboraron tablas y figuras siguientes:

Tabla 1.
Gestión e implementación de políticas públicas. Trujillo - 2018.

| Categorías | Número | Porcentaje |
|------------|--------|------------|
| Bueno | 99 | 99 |
| Regular | 1 | 1 |
| Malo | | |
| Total | 100 | 100 |

Fuente: El autor



Fuente: Tabla 1

Figura 1. Gestión de políticas públicas.

Interpretación. El 99% de los encuestados en Gestión e implementación de políticas públicas tienen un nivel bueno y el 1% tienen un nivel Regular.

Pregunta 1.

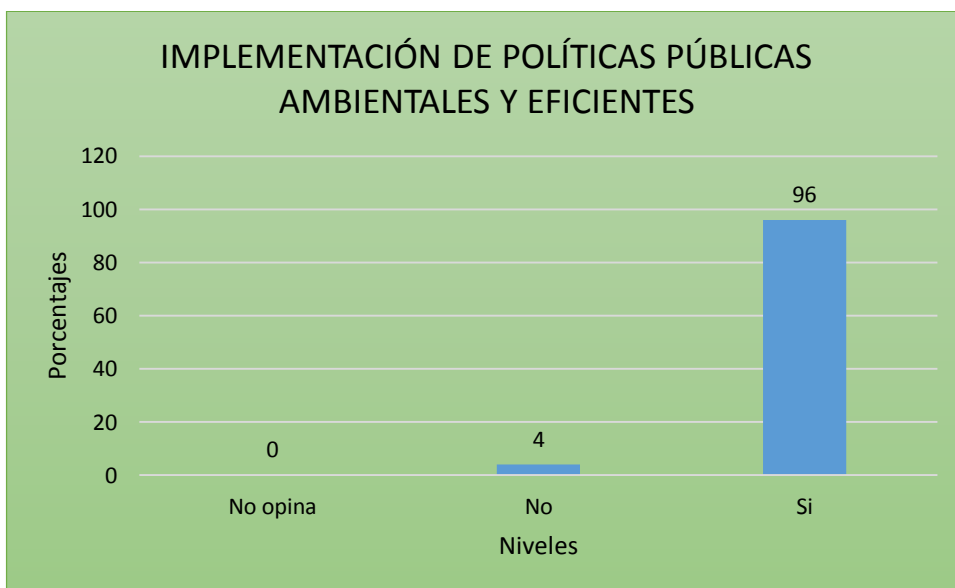
Trujillo, ciudad de exportación agroindustrial de espárragos, alcachofas y frutas en general, zapatos. Así como en el repunte del sector construcción y comercial, ¿Ud. cree en la conveniencia de que la ciudad debe contar con una buena gestión de implementación de políticas públicas ambientales y eficientes, en el transporte masivo, vehicular público de pasajeros, moderno, rápido y confortable?

Tabla 2.

Implementación de políticas públicas ambientales y eficientes. Trujillo - 2018.

| Categorías | Número | Porcentaje |
|------------|--------|------------|
| Sí | 96 | 96 |
| No | 4 | 4 |
| No opina | | |
| Total | 100 | 100 |

Fuente: El autor



Fuente: Tabla 2

Figura 2. Implementación de políticas públicas ambientales y eficientes.

Interpretación. El 96% de los encuestados indican que si debe implementarse con políticas públicas ambientales y eficientes y el 4% indica que no.

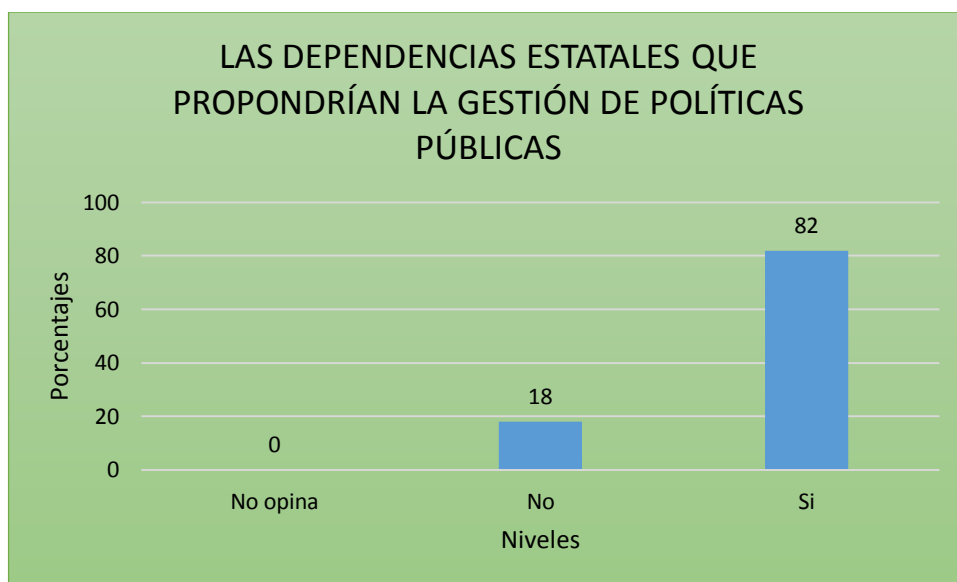
Pregunta 6.

Cree Ud. que la Gerencia de Transporte Urbano de la Municipalidad Provincial de Trujillo, La Gerencia Regional de Transporte y Comunicaciones de la Región La Libertad y la Gerencia Regional del medio ambiente; ¿Son las dependencias estatales que propondrían la gestión de políticas públicas, mediante proyectos y planes para la mejora del sistema de transporte masivo con normas e implementación adecuada?

Tabla 3.
Las dependencias Estatales que propondrían la gestión de políticas públicas.
Trujillo - 2018.

| Categorías | Número | Porcentaje |
|------------|--------|------------|
| Sí | 82 | 82 |
| No | 18 | 18 |
| No opina | | |
| Total | 100 | 100 |

Fuente: El autor



Fuente: Tabla 3

Figura 3. Las dependencias Estatales que propondrían la gestión de políticas públicas.

Interpretación. El 82% de los encuestados indican que las dependencias Estatales deben proponer una gestión de políticas pública y el 18% indican que no.

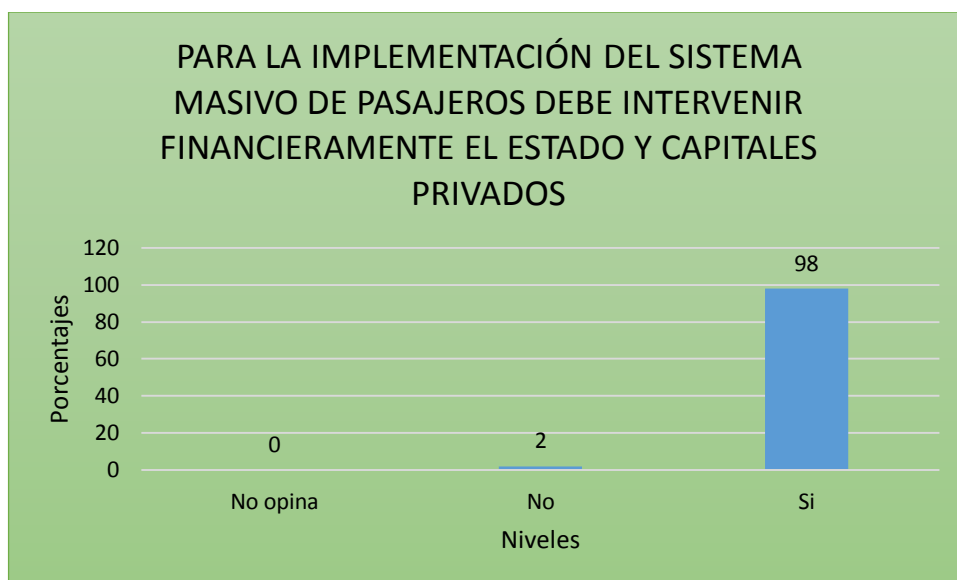
Pregunta 7.

Para la implementación del sistema masivo de pasajeros, convendría financieramente la intervención del Estado y capitales privados, con la presencia del representante de la Contraloría General de la República y la Fiscalía de Prevención del delito (sedes Trujillo)

Tabla 4.
Para la implementación del sistema masivo de pasajeros debe intervenir financieramente el Estado y capitales privados. Trujillo - 2018.

| Categorías | Número | Porcentaje |
|------------|--------|------------|
| Sí | 98 | 98 |
| No | 2 | 2 |
| No opina | | |
| Total | 100 | 100 |

Fuente: El autor



Fuente: Tabla 4

Figura 4. Para la implementación del sistema masivo de pasajeros debe intervenir financieramente el Estado y capitales privados.

Interpretación. El 98% de los encuestados indican que si debe implementarse de un sistema masivo de pasajeros debe intervenir financieramente el Estado y capitales privados y el 2% indican que no.

Pregunta 9.

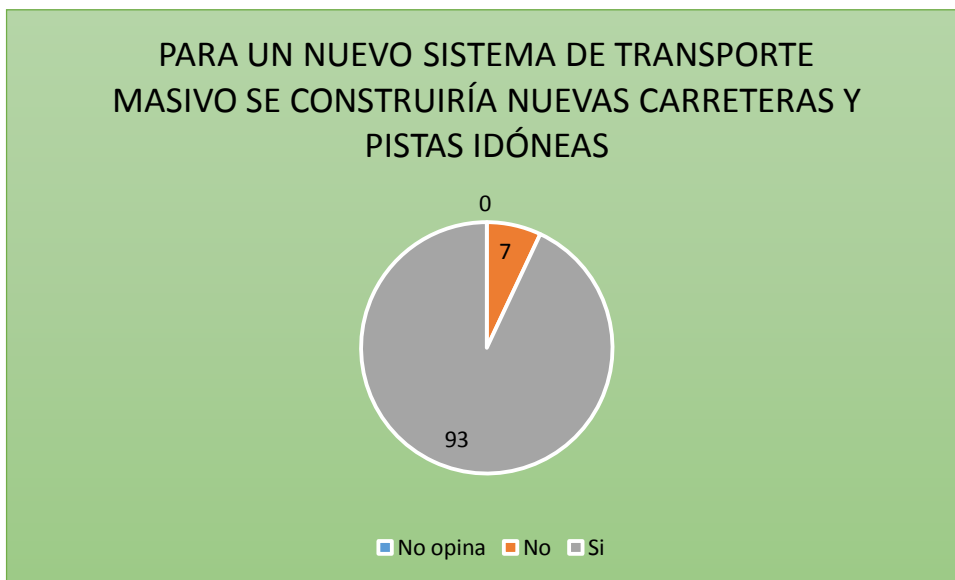
Para un nuevo sistema de transporte masivo vehicular público en Trujillo, distritos y poblaciones aledañas, ¿Llevaría a la construcción de nuevas carreteras, pistas vehiculares idóneas, dado lo caótico de las carreteras y pistas actuales?

Tabla 5.

Para un nuevo sistema de transporte masivo se construiría nuevas carreteras y pistas idóneas. Trujillo - 2018.

| Categorías | Número | Porcentaje |
|------------|--------|------------|
| Sí | 93 | 93 |
| No | 7 | 7 |
| No opina | | |
| Total | 100 | 100 |

Fuente: El autor



Fuente: Tabla 5

Figura 5. Para un nuevo sistema de transporte masivo se construiría nuevas carreteras y pistas idóneas.

Interpretación. El 93% de los encuestados opinan que para un nuevo sistema de transporte masivo si se construiría nuevas carreteras y pistas idóneas y el 7% indican que no.

Pregunta 11.

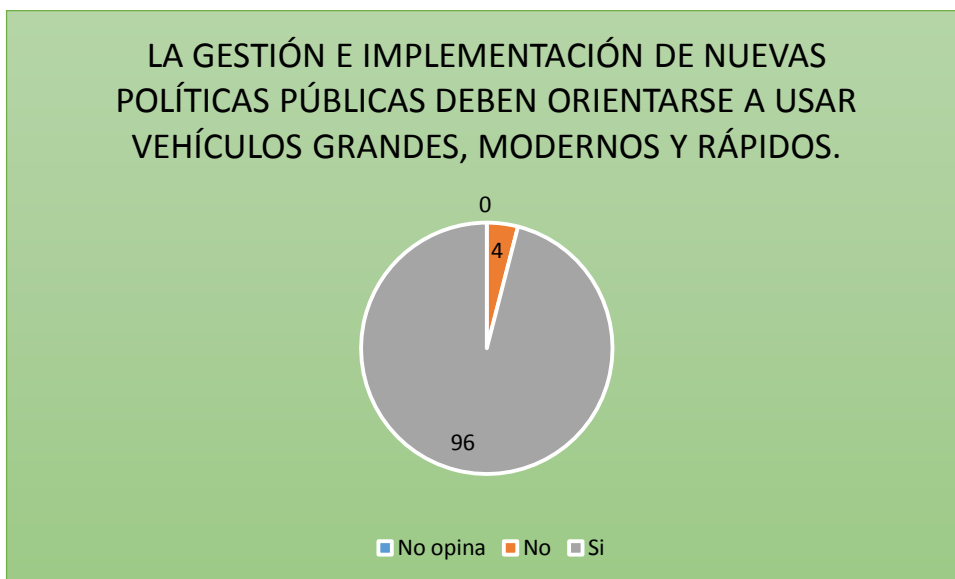
¿La gestión e implementación de nuevas políticas públicas deben orientarse a exigir un sistema de transporte masivo de pasajeros con vehículos grandes, modernos y rápidos controlados en cuanto a su efecto contaminante, con una circulación ordenada y que solucione satisfactoriamente la demanda pública?

Tabla 6.

La gestión e implementación de nuevas políticas públicas deben orientarse a usar vehículos grandes, modernos y rápidos. Trujillo - 2018.

| Categorías | Número | Porcentaje |
|------------|--------|------------|
| Sí | 96 | 96 |
| No | 4 | 4 |
| No opina | | |
| Total | 100 | 100 |

Fuente: El autor



Fuente: Tabla 6

Figura 6. La gestión e implementación de nuevas políticas públicas deben orientarse a usar vehículos grandes, modernos y rápidos.

Interpretación. El 96% de los encuestados opinan que La gestión e implementación de nuevas políticas públicas si se deben orientarse a usar vehículos grandes, modernos y rápidos y el 4% opinan que no.

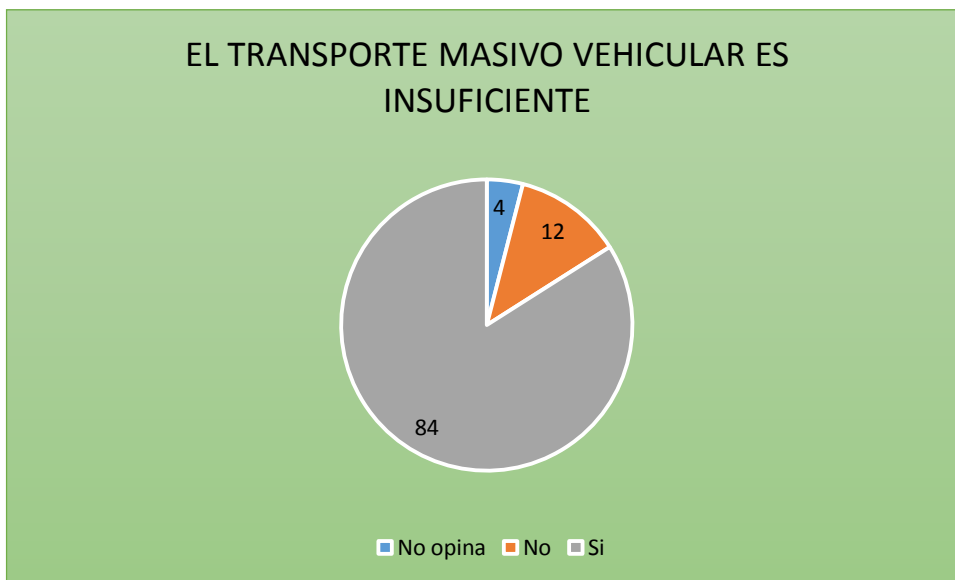
Pregunta 12.

¿El transporte masivo vehicular es insuficiente, por la cantidad de pasajeros que demanda el servicio y la contaminación aérea y sonora que se pretende mejorar; por lo que se gestionaría e implantaría nuevas políticas públicas para atender a más pasajeros y disminuir efectos contaminantes y contaminación sonora?

Tabla 7.
El transporte masivo vehicular es insuficiente. Trujillo - 2018.

| Categorías | Número | Porcentaje |
|------------|--------|------------|
| Sí | 84 | 84 |
| No | 12 | 12 |
| No opina | 4 | 4 |
| Total | 100 | 100 |

Fuente: El autor



Fuente: Tabla 7

Figura 7. El transporte masivo vehicular es insuficiente.

Interpretación. El 84% de los encuestados opinan que el transporte masivo vehicular es insuficiente, el 12% opinan que no y el 4% no opina.

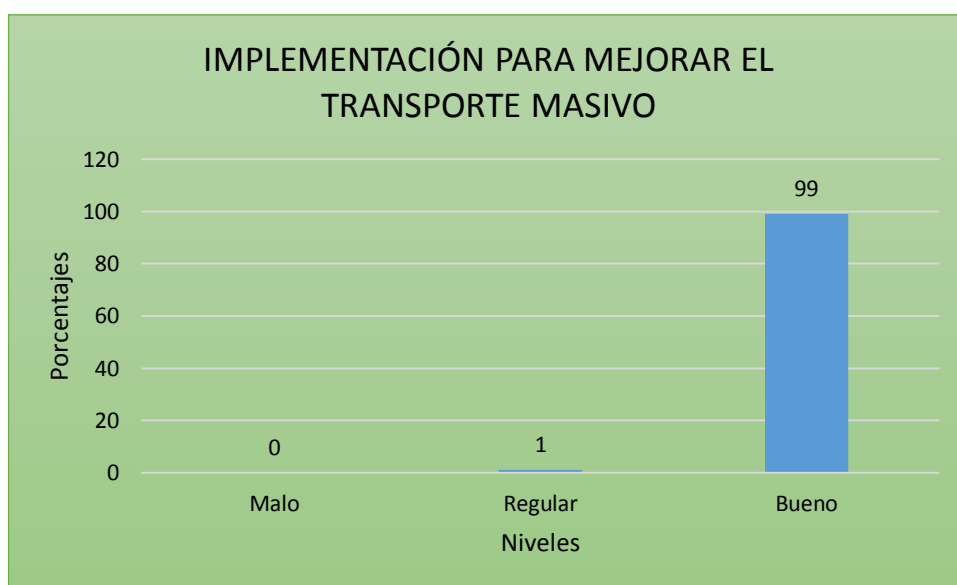
B) Implementación para mejorar el transporte masivo.

Para evaluar la implementación para mejorar el transporte masivo, se elaboraron tablas y figuras siguientes:

Tabla 8.
Implementación para mejorar el transporte masivo. Trujillo - 2018.

| Categorías | Número | Porcentaje |
|------------|--------|------------|
| Bueno | 99 | 99 |
| Regular | 1 | 1 |
| Malo | | |
| Total | 100 | 100 |

Fuente: El autor



Fuente: Tabla 8

Figura 8. Implementación para mejorar el transporte masivo.

Interpretación. El 99% de los encuestados en Implementación para mejorar el transporte masivo tienen un nivel bueno y el 1% tienen un nivel Regular.

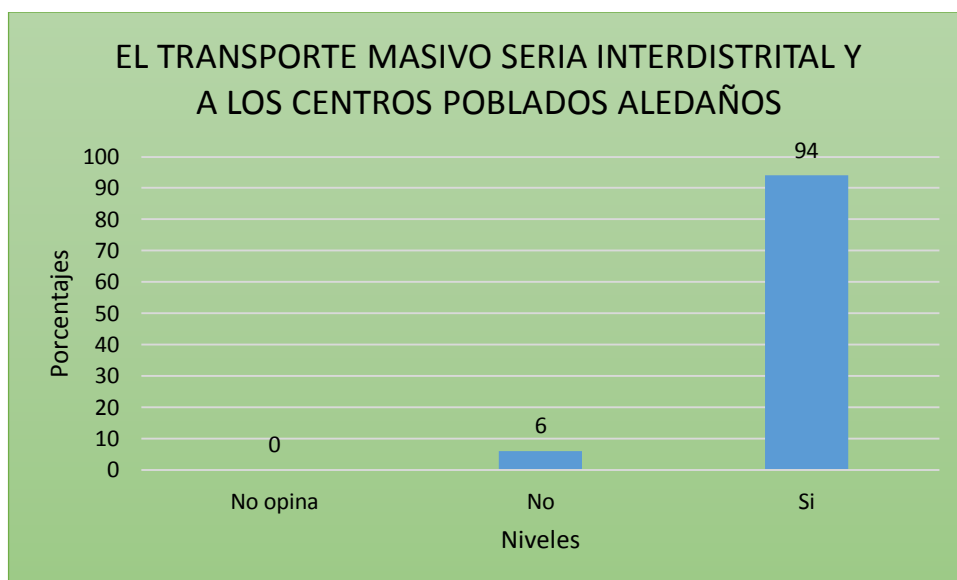
Pregunta 2.

Dicho sistema de transporte masivo para Trujillo, sería interdistrital y los centros poblados aledaños, carretera Panamericana Norte o ruta paralela, La Esperanza – El Milagro – Florencia de Mora – Laredo – El Porvenir – Trujillo – Moche – Salaverry – y viceversa ¿Opina Ud. favorablemente?

Tabla 9.
El transporte masivo sería interdistrital y a los centros poblados aledaños.
Trujillo - 2018.

| Categorías | Número | Porcentaje |
|------------|--------|------------|
| Sí | 94 | 94 |
| No | 6 | 6 |
| No opina | 0 | 0 |
| Total | 100 | 100 |

Fuente: El autor



Fuente: Tabla 9

Figura 9. El transporte masivo sería interdistrital y a los centros poblados aledaños.

Interpretación. El 94% de los encuestados opinan que si el transporte masivo sería interdistrital y a los centros poblados aledaños y el 6% opinan que no.

Pregunta 3.

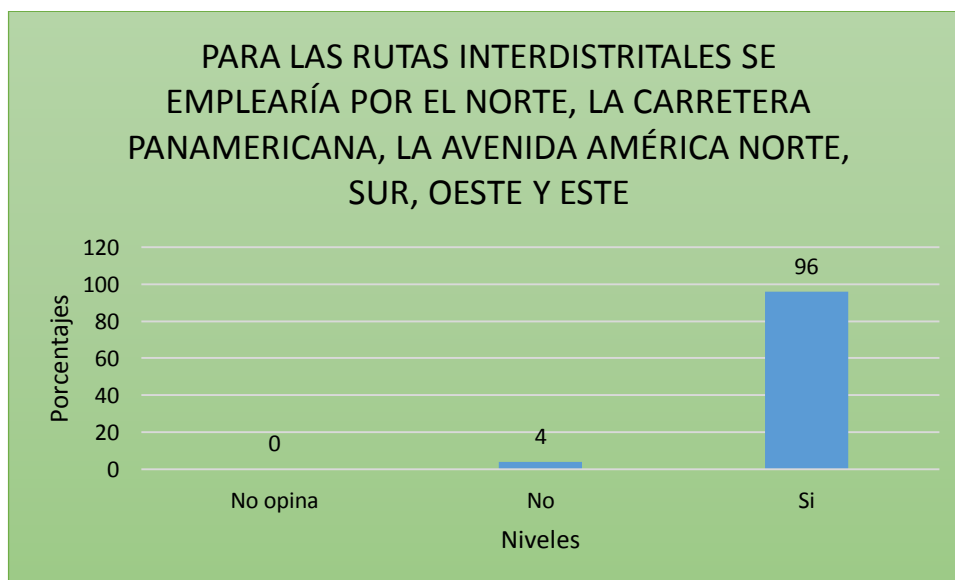
Para las rutas interdistritales mencionadas se emplearía por el norte, la carretera Panamericana, la avenida América Norte, Sur, Oeste y Este. Y en puntos estratégicos la construcción de puentes o bypass. No ingresaría al Centro Histórico, por tener sus calles demasiado estrechas. Y Panamericana Sur en dirección de Salaverry, Moche y pueblos aledaños hacia Trujillo y el norte. ¿Opina Ud. Favorablemente?

Tabla 10.

Para las rutas interdistritales se emplearía por el norte, la carretera panamericana, la avenida américa norte, sur, oeste y este. Trujillo - 2018.

| Categorías | Número | Porcentaje |
|------------|-----------|------------|
| SÍ | 96 | 96 |
| No | 4 | 4 |
| No opina | | |
| Total | 100 | 100 |

Fuente: El autor



Fuente: Tabla 10

Figura 10. Para las rutas interdistritales se emplearía por el norte, la carretera panamericana, la avenida américa norte, sur, oeste y este.

Interpretación. El 96% de los encuestados opinan que para las rutas interdistritales si se emplearía por el norte, la carretera panamericana, la avenida américa norte, sur, oeste y este y el 4% opinan que no.

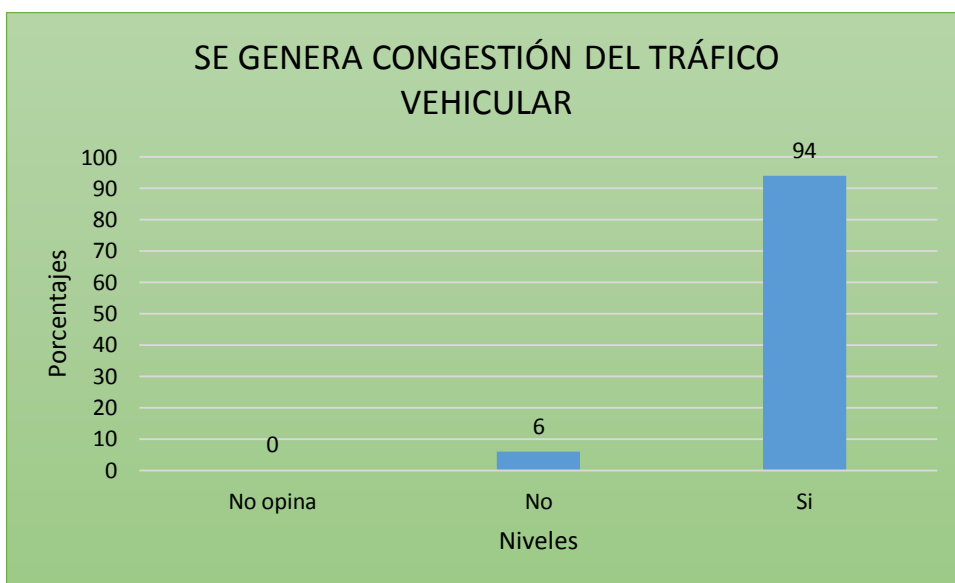
Pregunta 4.

El parque automotriz de vehículos de uso personal automóviles, camionetas y taxis; con menor número de pasajeros, ¿Generan la congestión del tráfico vehicular, dando lugar al impacto ambiental aéreo y sonoro en la ciudad?

Tabla 11.
Se genera congestión del tráfico vehicular. Trujillo - 2018.

| Categorías | Número | Porcentaje |
|------------|--------|------------|
| Sí | 94 | 94 |
| No | 6 | 6 |
| No opina | | |
| Total | 100 | 100 |

Fuente: El autor



Fuente: Tabla 11

Figura 11. Se genera congestión del tráfico vehicular.

Interpretación. El 94% de los encuestados opinan si se generaría congestión del tráfico vehicular y el 6% opinan que no.

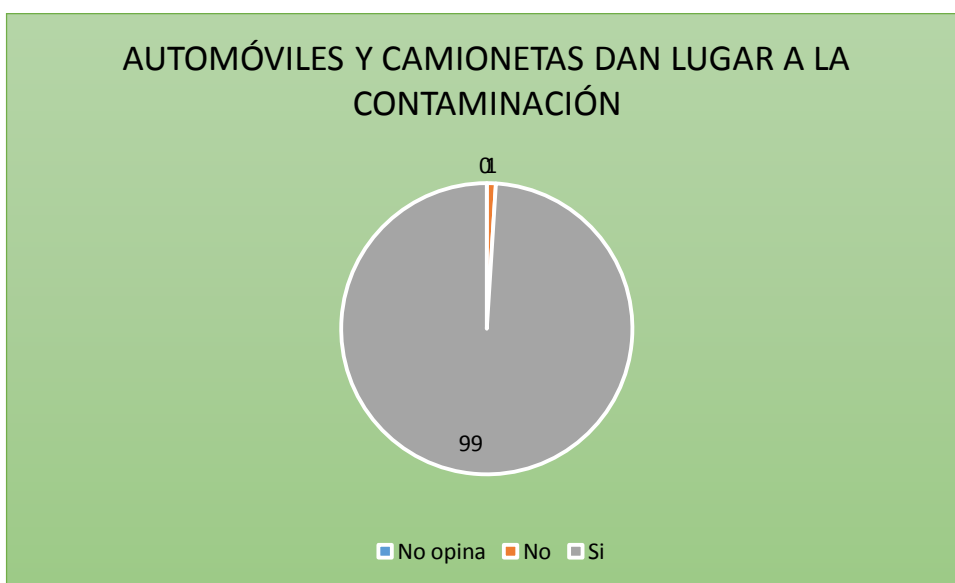
Pregunta 5.

¿El alto índice de automóviles y camionetas de uso particular y vehículos de más de 20 años de uso, dan lugar a la contaminación aérea y sonora en Trujillo?

Tabla 12.
Automóviles y camionetas dan lugar a la contaminación. Trujillo - 2018.

| Categorías | Número | Porcentaje |
|------------|--------|------------|
| Sí | 99 | 99 |
| No | 1 | 1 |
| No opina | | |
| Total | 100 | 100 |

Fuente: El autor



Fuente: Tabla 12

Figura 12. Automóviles y camionetas dan lugar a la contaminación.

Interpretación. El 99% de los encuestados opinan si automóviles y camionetas dan lugar a la contaminación y el 1% opinan que no.

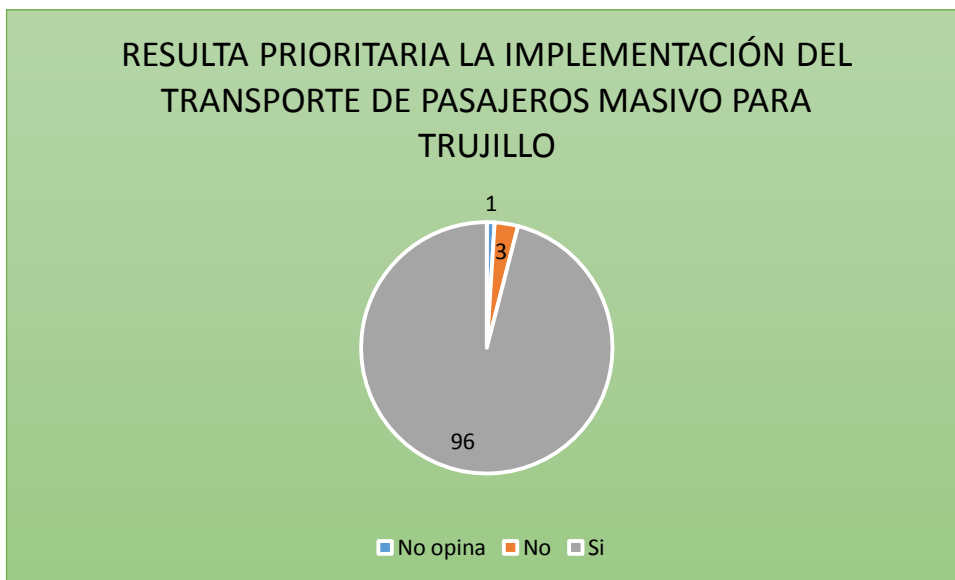
Pregunta 8.

¿Resulta prioritaria la implementación del transporte de pasajeros masivo para Trujillo, dado que el excesivo uso del automóvil y camionetas particulares, crean la congestión del tráfico, la contaminación ambiental aérea y sonora?

Tabla 13.
Resulta prioritaria la implementación del transporte de pasajeros masivo para Trujillo. Trujillo - 2018.

| Categorías | Número | Porcentaje |
|------------|--------|------------|
| Sí | 96 | 96 |
| No | 3 | 3 |
| No opina | 1 | 1 |
| Total | 100 | 100 |

Fuente: El autor



Fuente: Tabla 13

Figura 13. Resulta prioritaria la implementación del transporte de pasajeros masivo para Trujillo.

Interpretación. El 96% de los encuestados opinan si resulta prioritaria la implementación del transporte de pasajeros masivo para Trujillo, el 3% opinan que no y el 1% no opina.

Pregunta 10.

¿El nuevo sistema de transporte masivo vehicular atendería a más usuarios y disminuiría la contaminación aérea y sonora?

Tabla 14.
El nuevo sistema de transporte masivo vehicular atendería a más usuarios y disminuiría la contaminación. Trujillo - 2018.

| Categorías | Número | Porcentaje |
|------------|--------|------------|
| Sí | 76 | 76 |
| No | 23 | 23 |
| No opina | 1 | 1 |
| Total | 100 | 100 |

Fuente: El autor



Fuente: Tabla 14

Figura 14. El nuevo sistema de transporte masivo vehicular atendería a más usuarios y disminuiría la contaminación.

Interpretación. El 76% de los encuestados opinan el nuevo sistema de transporte masivo vehicular si atendería a más usuarios y disminuiría la contaminación, el 23% opinan que no y el 1% no opina.

C) Relación entre gestión e implementación de políticas públicas con implementación para mejorar el transporte masivo.

C1. Contraste de hipótesis para correlación

Tabla 16
Prueba de hipótesis estadísticas para comparación de gestión e implementación de políticas pública e implementación para mejorar el transporte masivo.

| VI CON VD | ENCUESTADOS | | |
|--|-------------|-------|------|
| | r_s | p | Sig. |
| Gestión e implementación de políticas públicas CON Implementación para mejorar el transporte masivo | 0.873 | 0.000 | S |

Fuente: Encuesta aplicada

LEYENDA: r_s = Coeficiente de correlación de Spearman, p = Probabilidad, Sig. = Significancia.

Interpretación. En los encuestados, al analizar la correlación entre las variables gestión e implementación de políticas pública e implementación para mejorar el transporte masivo se encontró un valor de 0.873 siendo significativo ($p < 0.05$).

CAPÍTULO IV: DISCUSIÓN DE RESULTADOS

En la medida que se realice una gestión e implementación de políticas públicas ambientales eficientes, se mejorará el servicio de transporte masivo vehicular público y se reducirá el impacto ambiental aéreo y sonoro en la ciudad de Trujillo – 2018, como se ha demostrado en este trabajo de investigación con los resultados obtenidos.

Así, encontramos que, en gestión e implementación de políticas públicas, el 99% de los encuestados, indican que tienen un nivel bueno, en cuanto a las preguntas, los encuestados en la pregunta 1, el 96% de los encuestados indican que sí debe implementarse con políticas públicas ambientales y eficientes. En la pregunta 6, arrojó que el 82% de los encuestados indica que las dependencias estatales deben proponer una gestión de políticas públicas. En la interrogante 7, se advierte que el 98% de los encuestados responden que sí debe implementarse de un sistema masivo de pasajeros con intervención financiera el Estado; en la pregunta 9, se advierte que el 93% opinan que para un nuevo sistema de transporte masivo si se debe construir nuevas carreteras y pistas idóneas. En la pregunta 11, se precisa que el 96% de los encuestados opinan que la gestión e implementación de nuevas políticas públicas, deben orientarse a usar vehículos grandes, modernos y rápidos. Y en la pregunta 12, el 84% de los encuestados opinan que el transporte masivo vehicular es insuficiente en la ciudad de Trujillo.

En cuanto a la variable implementación para mejorar el transporte masivo, el 99% de los encuestados señalan que tienen un nivel bueno, en cuanto a las preguntas, los encuestados en la interrogante 2, el 94% de los encuestados opinan que sí el transporte masivo sería interdistrital. Por la pregunta 3, el 96% opina que para las rutas interdistritales si se emplearía por el norte, la carretera Panamericana, la Avenida América Norte, Sur, Oeste y Este; en la pregunta 4, encontramos que el 94% de los encuestados opina si se generaría congestión del tráfico vehicular. En la pregunta 5, el 99% opinan automóviles y camionetas dan lugar a la contaminación; en la pregunta

8, responde el 96% que resultaría prioritaria la implementación del transporte de pasajeros masivo para Trujillo. En la interrogante 10, el 76% de los encuestados opinan que el nuevo sistema de transporte masivo vehicular, sí atendería a más usuarios y disminuiría la contaminación.

Cuando se analiza la relación entre gestión e implementación de políticas públicas e implementación para mejorar el transporte masivo, se encuentra que hay una relación positiva muy fuerte del orden 0.873. Estos resultados coinciden con Tapia (2011) y Castillo (2014), quienes consideran que la gestión e implementación de políticas públicas están relacionadas con la implementación para mejorar el transporte masivo.

En lo referente al análisis de contrastación de hipótesis, hay una relación positiva significativa de la gestión e implementación de políticas públicas, con la implementación para mejorar el transporte masivo en Trujillo – 2018 ($p < 0,05$). Lo analizado, concuerda con Vizcate (2015) y Lobo (2010), quienes tuvieron resultados parecidos, ello significa que la gestión e implementación de políticas públicas, es un factor determinante que influye significativamente en la implementación para mejorar el transporte masivo ($p < 0,05$). Los demás autores considerados en la Bibliografía de este trabajo de investigación dan pautas y con los que se puede contrastar los resultados obtenidos en la presente investigación, cuyos resultados son muy parecidos.

Una muestra de remediación al ambiente, desde hace mucho tiempo, por el año de 1974, ocurrió en la poblada ciudad de Curitiba del Estado de Paraná – Brasil con el traslado en masa de pasajeros y que, en la fecha, se cuenta con novedosos sistemas y técnicas urbanísticas mixtas, todas por accionariado privado y del Estado de gran beneficio para la salud pública de los pobladores (Mello y Rojas, 2005).

Casi por la misma época, fue implementado en Colombia – Bogotá, el cambio del transporte obsoleto, inconveniente e inadecuado, hacia otro menos dañoso en contaminación (Gutierrez y Guevara, 2015).

Las ejemplares gestiones y políticas públicas chilenas, referidas concretamente a paliar el medio ambiente, con unidades de transporte masivo, denominadas TransSantiago y a inicios de diciembre 2018, con la puesta en circulación de unidades de gran número de pasajeros- mediante electricidad- confirma los resultados de la presente tesis, pues a partir de liderar una real administración de gestión efectiva, adicionada con políticas públicas serias se viabiliza incuestionablemente la mejora del sistema de pasajeros, en franca reducción de la contaminación del medio ambiente y aminoramiento de la contaminación auditiva en Trujillo – La Libertad.

Finalmente, los encuestados comprendieron que la gestión e implementación de políticas públicas ambientales eficientes, mejorará el servicio de transporte masivo vehicular público y reducirá el impacto ambiental aéreo y sonoro en la ciudad de Trujillo – 2018.

CONCLUSIONES

PRIMERA

La idónea gestión y adecuada implementación de políticas públicas ambientales, mejorará la calidad del servicio masivo vehicular de transporte público, bajando ostensiblemente los espirales del impacto ambiental aéreo y contaminación sonora en la ciudad de Trujillo.

SEGUNDA

El 99% de los encuestados en Trujillo 2018, indican viable, factible y realizable la gestión e implementación de políticas públicas en un nivel bueno.

TERCERA

Asimismo, el 99% de los entrevistados refirieron que la implementación de medidas públicas mejorará el transporte masivo de vehículos, bajando notoriamente con ello la contaminación ambiental y auditiva, en un nivel bueno.

RECOMENDACIÓN

Liderar una eficiente y eficaz administración que viabilice y concrete las políticas necesarias del Estado, de calidad, en el transporte masivo de pasajeros, que reduzca las sustancias contaminantes del medio ambiente y sonora en Trujillo metropolitano.

Propuesta de políticas públicas sectoriales

Priorizar el transporte masivo de pasajeros, definir un sistema integrado de transporte masivo.

Renovación del parque automotor, priorizar y fomentar la adquisición de vehículos de media y alta capacidad en reemplazo de los existentes con nuevas tecnologías de control de emisiones de gases (normativa europea).

Operación ordenada del sistema, implementar paraderos autorizados a distancias no menores de 250 a 300 metros para las rutas, reestructuración del plan regulador de rutas.

Mejoramiento de la infraestructura vial, priorizar el mejoramiento de las vías de alto tránsito, diseñar e implementar la señalización y semaforización, priorizando las vías de alto flujo vehicular.

Fortalecimiento de la administración del servicio de transporte, crear la Autoridad de Transporte Terrestre de Trujillo para el diseño, implantación, operación y control del nuevo Sistema de Transporte Urbano e Interurbano.

Calidad, seguridad y protección ambiental, elaboración de estudios, líneas bases, indicadores para la medición de emisiones de gases, y ruidos.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Banco Mundial (2002). *Revisión de la estrategia de transporte urbano. Ciudades en movimiento*. Washington: Banco Mundial.
- Bonifaz, J. (2013). *La gestión del sistema del transporte público peruano al 2050*. CEPLAN.
- Castillo, M. (2014). *Análisis del diseño de la Política de la calidad del aire, de la Municipalidad Metropolitana de Lima* (tesis de maestría). Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Diestra, M. (2017). *La contaminación ambiental y su influencia en la salud de la población del distrito de Trujillo – La Libertad*. Revista Ciencia y Tecnología.
- Figuroa, O. (2005). *Transporte urbano y globalización, políticas y efectos en América Latina*. Revista EURE (Vol. XXXI, N° 94). Santiago de Chile.
- Gonzales, M. (2007). *Los medios de transporte en la ciudad, un análisis comparativo*. Madrid: Ecologista en Acción.
- Gutiérrez, M. y Guevara, E. (2015). *Análisis de los riesgos en la seguridad de los usuarios por el uso de puertas en vagones del Transmilenio durante el año 2013* (Proyecto de grado). Universidad Católica de Colombia.
- Hernández, R., Fernández, C y Baptistas, M. (2010). *Metodología de la investigación*. México: Mc. Graw Hill.
- Lahera, E. (2004). *Introducción a las Ciencias Públicas*. F.C.E.-Chile.
- Lobo, A. (2010). *Transporte público sustentable: Movilidad con calidad de vida*. México.
- Naciones Unidas (1973). *Informe de la conferencia de las Naciones Unidas sobre el medio humano*. Nueva York: Naciones Unidas.
- Pérez, G. (2013). *Políticas integradas y sostenibles de transporte en América Latina*. ONU-CEPAL. Chile.
- Plan Nacional de Acción Ambiental – PLANAA – Perú – 2011-2021. 2ª Edición. Ministerio del Ambiente

Política Nacional del Ambiente (2009). (Decreto Supremo N°12-MINAM-Ministerio del Ambiente)

Rojas, F. y Mello, C. (2005). *El transporte público colectivo en Curitiba y Bogotá*.

Servicio de Gestión Ambiental de Trujillo (SEGAT) – Municipalidad Provincial de Trujillo (2012). *Diagnóstico ambiental para la elaboración del Plan Ambiental de la provincia de Trujillo*. Trujillo.

Tapia, J. (2011). Nota Temática. *Movilidad Urbana Sostenible*. Informe Final de consultoría. Lima, abril 2011.

Tapia, J (2012). *Sistema BRT. El metropolitano. Seminario internacional, ciudad y movilidad. Experiencias internacionales y lecciones para Lima Metropolitana*. Lima, septiembre 2012.

Vizcate, X. (2015). *Propuesta metodológica para evaluar la eficiencia en la gestión operativo de los servicios de transporte público masivo de pasajeros. Caso del estudio Corredores B.R.T. del distrito metropolitano de Quito* (Tesis de Maestría). Pontificia Universidad Católica de Ecuador.

WEBGRAFÍA

https://web.archive.org/web/20150218082623/http://www.metrovia-gye_com.ec/metrovia.aspx

<https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/ley-que-crea-la-autoridad-de-transporte-urbano-para-lima-y-c-ley-n-30900-1727064-7/>

https://www.iarc.fr/wp-content/uploads/2018/07/pr213_S-1.pdf

RRPnoticias (27 de setiembre del 2016) *Trujillo: alarmante ruido en el centro histórico*. [internet]. Recuperado de <https://rpp.pe/peru/la-libertad/trujillo-alarmante-ruido-en-centro-historico-noticia-997945>

Diario el correo (30 de septiembre del 2016) *Trujillo: Alta contaminación de ruido y de aire en la ciudad* [internet]. Recuperado de <https://diariocorreo.pe/edicion/libertad/trujillo-alta-contaminacion-de-ruido-y-de-aire-en-la-ciudad-701606/>

Transportes metropolitanos de trujillo (02.06.2018). *Monitoreo de la contaminación sonora.* [internet]. Recuperado de <http://www.tmt.gob.pe/pag.php?pags=92&option=69df8a6de70cbaed4b61b6fcd851a4cc>

ANEXOS


VALIDEZ DEL INSTRUMENTO

| APELLIDOS Y NOMBRES DEL AUTOR | TITULO DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN |
|-------------------------------|--|
| Br. Félix Iván Chira Cabrera | Gestión de políticas públicas y su implementación para mejorar el transporte masivo vehicular de pasajeros reduciendo el impacto contaminante aéreo y sonoro en la ciudad de Trujillo. |


En la siguiente tabla indique la respuesta: si concuerda (S) y si no concuerda (N).
Así como puede emitir para cada observación una sugerencia de los ítems considerados.

| Ítems | Sí concuerda (S) | No concuerda (N) |
|--|------------------|------------------|
| Para realizar cada una de las preguntas, se tuvo en cuenta la operacionalización de las variables. | ✓ | |
| Las preguntas responden a las variable (S) a estudiar o investigar | ✓ | |
| Las preguntas formuladas miden lo que se desea investigar. | ✓ | |
| Las preguntas son relevantes y concretas con respecto al tema a investigar. | ✓ | |
| Existe claridad en la formulación de la pregunta. | ✓ | |
| Las preguntas provocan ambigüedad en la respuesta. | ✓ | |
| El número de preguntas es adecuado. | ✓ | |
| Las preguntas responden al marco teórico utilizado en la investigación. | ✓ | |
| Las preguntas tienen coherencia con el diseño de la investigación. | ✓ | |
| Permite emitir con facilidad la respuesta a los participantes. | ✓ | |

| OBSERVACIONES | SUGERENCIAS/MEJORA |
|---------------|--------------------|
| | |

| APELLIDOS Y NOMBRES DEL EXPERTO | FIRMA |
|---------------------------------|---|
| PACHAMANGO LEAN, OLIVERO THAUSO |  |

Fecha: 08 de noviembre del 2018.

| | | |
|---|---|---------------------------------|
|  | Experto N° 1: | |
| | Apellidos y Nombres del Experto: | Pachamango Lean, Olivero Thauso |
| | Grado más alto y especialidad: | Maestro en Ciencias |
| | Línea de investigación que es especialista: | Estadística. |
| | Área de investigación que publica: | Estadística |

ENCUESTA

Señores. Por favor poner un aspa (X) donde corresponda

- Trabajador
Ciudadano común
Universitario
Profesional

Se agradecerá poner un aspa, en la respuesta a las siguientes preguntas. Ello servirá para elaborar la tesis titulada:

“Gestión de políticas públicas y su implementación para mejorar el transporte masivo vehicular de pasajeros, reduciendo el impacto contaminante aéreo y sonoro en la ciudad de Trujillo”

1. Trujillo, ciudad de exportación agroindustrial de espárragos, alcachofas y frutas en general, zapatos. Así como en el repunte del sector construcción y comercial; **¿Ud. cree en la conveniencia de que la ciudad debe contar con una buena gestión e implementación de políticas públicas ambientales y eficientes, en el transporte masivo, vehicular público de pasajeros, moderno, rápido y confortable?**

Sí

No

No opina

2. Dicho sistema de transporte masivo para Trujillo, sería interdistrital y los centros poblados aledaños: carretera Panamericana Norte, o ruta paralela. La Esperanza-El Milagro-Florencia de Mora-Laredo-El Porvenir-Trujillo-Moche-Salaverry y viceversa. **¿Opina Ud. favorablemente?**

Sí

No

No opina

3. Para las rutas interdistritales mencionadas se emplearía por el Norte, la carretera Panamericana, la avenida América Norte, Sur, Oeste y Este. Y en puntos estratégicos la construcción de puentes o Bypass. No ingresaría al centro histórico, por tener sus calles demasiado estrechas. Y Panamericana Sur en dirección de Salaverry, Moche y pueblos aledaños hacia Trujillo y el norte. **¿Opina Ud. favorablemente?**

Sí

No

No opina

4. El parque automotriz de vehículos de uso personal: automóviles, camionetas y taxis; **con menor número de pasajeros**, ¿generan la congestión del tráfico vehicular, dando lugar al **impacto ambiental aéreo y sonoro en la ciudad?**

Sí

No

No opina

5. **¿El alto índice de automóviles y camionetas de uso particular y vehículos de más de 20 años de uso, dan lugar a la contaminación aérea y sonora en Trujillo?**

Sí

No

No opina

6. Cree Ud. que la Gerencia de Transporte Urbano de la Municipalidad Provincial de Trujillo y la Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones de la Región La Libertad; **¿ Son las dependencias estatales que propondrían la gestión de políticas públicas, mediante proyectos y planes para la mejora del sistema de transporte masivo con normas e implementación adecuada?**

Sí

No

No opina

7. Para la implementación del sistema masivo de pasajeros, convendría financieramente la intervención del Estado y capitales privados, con la presencia del representante de la Contraloría General de la República y la Fiscalía de Prevención del delito (sedes Trujillo).

Sí

No

No opina

8. **¿ Resulta prioritaria la implementación del transporte de pasajeros masivo para Trujillo, dado que el excesivo uso del automóvil y camionetas particulares, crean la congestión del tráfico, la contaminación ambiental aérea y sonora?**

Sí

No

No opina

9. **Para un nuevo sistema de transporte masivo vehicular público en Trujillo, distritos y poblaciones aledañas, ¿ llevaría a la construcción de nuevas carreteras, pistas vehiculares idóneas, dado lo caótico de las carreteras y pistas actuales?**

Sí

No

No opina

10. **¿ El nuevo sistema de transporte masivo vehicular atendería a más usuarios y disminuiría la contaminación aérea y sonora?**

Sí

No

No opina

11. **¿ La gestión e implementación de nuevas políticas públicas deben orientarse a exigir un sistema de transporte masivo de pasajeros con vehículos grandes, modernos y rápido, controlados en cuanto a su efecto contaminante, con una circulación ordenada y que solucione satisfactoriamente la demanda pública?**

Sí

No

No opina

12. **¿ El transporte masivo vehicular es insuficiente, por la cantidad de pasajeros que demanda el servicio y la contaminación aérea y sonora que se pretende mejorar; por lo que se gestionaría e implantaría nuevas políticas públicas para atender a más pasajeros y disminuir efectos contaminantes y contaminación sonora?**

Sí

No

No opina

OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES

VI. GESTIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE POLÍTICAS PÚBLICA

| Nivel | Intervalo |
|--------------|------------------|
| Bueno | 09 - 12 |
| Regular | 05 - 08 |
| Malo | 00 - 04 |

Ítems:

Pregunta 1.

| Nivel | Intervalo |
|--------------|------------------|
| Sí | 02 |
| No | 01 |
| No opina | 00 |

Pregunta 6.

| Nivel | Intervalo |
|--------------|------------------|
| Sí | 02 |
| No | 01 |
| No opina | 00 |

Pregunta 7.

| Nivel | Intervalo |
|--------------|------------------|
| Sí | 02 |
| No | 01 |
| No opina | 00 |

Pregunta 9.

| Nivel | Intervalo |
|--------------|------------------|
| Sí | 02 |
| No | 01 |
| No opina | 00 |

Pregunta 11.

| Nivel | Intervalo |
|--------------|------------------|
| Sí | 02 |
| No | 01 |
| No opina | 00 |

Pregunta 12.

| Nivel | Intervalo |
|--------------|------------------|
| Sí | 02 |
| No | 01 |
| No opina | 00 |

VD. IMPLEMENTACIÓN PARA MEJORAR EL TRANSPORTE MASIVO

| Nivel | Intervalo |
|--------------|------------------|
| Bueno | 09 - 12 |
| Regular | 05 - 08 |
| Malo | 00 - 04 |

Ítems:

Pregunta 2.

| Nivel | Intervalo |
|--------------|------------------|
| Sí | 02 |
| No | 01 |
| No opina | 00 |

Pregunta 3.

| Nivel | Intervalo |
|--------------|------------------|
| Sí | 02 |
| No | 01 |
| No opina | 00 |

Pregunta 4.

| Nivel | Intervalo |
|--------------|------------------|
| Sí | 02 |
| No | 01 |
| No opina | 00 |

Pregunta 5.

| Nivel | Intervalo |
|--------------|------------------|
| Sí | 02 |
| No | 01 |
| No opina | 00 |

Pregunta 8.

| Nivel | Intervalo |
|--------------|------------------|
| Sí | 02 |
| No | 01 |
| No opina | 00 |

Pregunta 10.

| Nivel | Intervalo |
|--------------|------------------|
| Sí | 02 |
| No | 01 |
| No opina | 00 |

BASE DE DATOS

| | Ord1. | Ord2. | VI. Gestion Publica | | | | | | | | VD. Mejora del transporte masivo | | | | | | | | S1 | S2 | |
|---------------|-------|-------|---------------------|---|---|---|----|----|----|----|----------------------------------|---|---|---|---|----|----|----|----|----|----|
| | | | 1 | 6 | 7 | 9 | 11 | 12 | S1 | S1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 8 | 10 | S2 | S2 | | | |
| UNIVERSITARIO | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 11 | 11 | 2 | 2 | 1 | 2 | 2 | 2 | 11 | 11 | 11 | 11 |
| U | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 11 | 11 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 2 | 11 | 11 | 11 | 11 |
| U | 3 | 3 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 12 | 12 |
| U | 4 | 4 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 12 | 12 |
| U | 5 | 5 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 12 | 12 |
| U | 6 | 6 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 12 | 12 |
| U | 7 | 7 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 12 | 12 |
| U | 8 | 8 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 12 | 12 |
| U | 9 | 9 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 12 | 12 |
| U | 10 | 10 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 11 | 11 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 11 | 11 | 11 | 11 |
| U | 11 | 11 | 2 | 2 | 2 | 1 | 2 | 2 | 2 | 11 | 11 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 11 | 11 | 11 | 11 |
| U | 12 | 12 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 12 | 12 |
| U | 13 | 13 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 12 | 12 |
| U | 14 | 14 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 12 | 12 |
| U | 15 | 15 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 12 | 12 |
| U | 16 | 16 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 12 | 12 |
| U | 17 | 17 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 12 | 12 |
| U | 18 | 18 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 12 | 12 |
| U | 19 | 19 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 2 | 2 | 11 | 11 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 11 | 11 | 11 | 11 |
| U | 20 | 20 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 12 | 12 |
| U | 21 | 21 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 12 | 12 |
| U | 22 | 22 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 12 | 12 |
| U | 23 | 23 | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | 0 | 8 | 8 | 2 | 2 | 2 | 2 | 0 | 0 | 8 | 8 | 8 | 8 | |
| U | 24 | 24 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 11 | 11 | 2 | 2 | 1 | 2 | 2 | 2 | 11 | 11 | 11 | 11 | |
| U | 25 | 25 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 12 | 12 |
| PROFESIONAL | 1 | 26 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 12 | 12 |
| P | 2 | 27 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 12 | 12 |
| P | 3 | 28 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 12 | 12 |
| P | 4 | 29 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 12 | 12 |
| P | 5 | 30 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 0 | 10 | 10 | 1 | 2 | 1 | 2 | 2 | 2 | 10 | 10 | 10 | 10 | |
| P | 6 | 31 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 12 | 12 |
| P | 7 | 32 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 12 | 12 |
| P | 8 | 33 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 12 | 12 |
| P | 9 | 34 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 12 | 12 |
| P | 10 | 35 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 12 | 12 |
| P | 11 | 36 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 12 | 12 |
| P | 12 | 37 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 12 | 12 |
| P | 13 | 38 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 2 | 11 | 11 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 11 | 11 | 11 | 11 | |
| P | 14 | 39 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 12 | 12 |
| P | 15 | 40 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 12 | 12 |
| P | 16 | 41 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 11 | 11 | 2 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 11 | 11 | 11 | 11 | |
| P | 17 | 42 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 12 | 12 |
| P | 18 | 43 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 11 | 11 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 11 | 11 | 11 | 11 | |
| P | 19 | 44 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 11 | 11 | 2 | 2 | 1 | 2 | 2 | 2 | 11 | 11 | 11 | 11 | |
| P | 20 | 45 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 12 | 12 |
| P | 21 | 46 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 11 | 11 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 11 | 11 | 11 | 11 | |
| P | 22 | 47 | 2 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 11 | 11 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 11 | 11 | 11 | 11 | |
| P | 23 | 48 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 2 | 11 | 11 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 11 | 11 | 11 | 11 | |
| P | 24 | 49 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 12 | 12 | |
| P | 25 | 50 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 12 | 12 | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|------------|----|-----|---|---|---|---|---|---|---|----|----|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|
| TRABAJADOR | 1 | 51 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 11 | 11 | 2 | 2 | 1 | 2 | 2 | 2 | 11 | 11 | 11 | 11 |
| T | 2 | 52 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 11 | 11 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 11 | 11 | 11 | 11 |
| T | 3 | 53 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 11 | 11 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 11 | 11 | 11 | 11 |
| T | 4 | 54 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 2 | 2 | 11 | 11 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 11 | 11 | 11 | 11 |
| T | 5 | 55 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 12 | 12 |
| T | 6 | 56 | 2 | 2 | 2 | 1 | 2 | 2 | 2 | 11 | 11 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 11 | 11 | 11 | 11 |
| T | 7 | 57 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 12 | 12 |
| T | 8 | 58 | 2 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 11 | 11 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 11 | 11 | 11 | 11 |
| T | 9 | 59 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 1 | 9 | 9 | 1 | 1 | 2 | 2 | 1 | 2 | 9 | 9 | 9 | 9 |
| T | 10 | 60 | 2 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 10 | 10 | 2 | 1 | 2 | 2 | 2 | 1 | 10 | 10 | 10 | 10 |
| T | 11 | 61 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 0 | 10 | 10 | 2 | 1 | 2 | 2 | 2 | 1 | 10 | 10 | 10 | 10 |
| T | 12 | 62 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 2 | 2 | 11 | 11 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 11 | 11 | 11 | 11 |
| T | 13 | 63 | 2 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 11 | 11 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 11 | 11 | 11 | 11 |
| T | 14 | 64 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 0 | 10 | 10 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | 10 | 10 | 10 | 10 |
| T | 15 | 65 | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | 2 | 2 | 11 | 11 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 11 | 11 | 11 | 11 |
| T | 16 | 66 | 2 | 2 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 11 | 11 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 11 | 11 | 11 | 11 |
| T | 17 | 67 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 12 | 12 |
| T | 18 | 68 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 12 | 12 |
| T | 19 | 69 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 12 | 12 |
| T | 20 | 70 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 11 | 11 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 11 | 11 | 11 | 11 |
| T | 21 | 71 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 12 | 12 |
| T | 22 | 72 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 12 | 12 |
| T | 23 | 73 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 12 | 12 |
| T | 24 | 74 | 1 | 2 | 1 | 2 | 2 | 1 | 1 | 9 | 9 | 1 | 2 | 1 | 1 | 2 | 2 | 9 | 9 | 9 | 9 |
| T | 25 | 75 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 12 | 12 |
| CIUDADANOS | 1 | 76 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 12 | 12 |
| C | 2 | 77 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 12 | 12 |
| C | 3 | 78 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 12 | 12 |
| C | 4 | 79 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 12 | 12 |
| C | 5 | 80 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 12 | 12 |
| C | 6 | 81 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 12 | 12 |
| C | 7 | 82 | 2 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 11 | 11 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 11 | 11 | 11 | 11 |
| C | 8 | 83 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 12 | 12 |
| C | 9 | 84 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 12 | 12 |
| C | 10 | 85 | 2 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 11 | 11 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 11 | 11 | 11 | 11 |
| C | 11 | 86 | 2 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 11 | 11 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 11 | 11 | 11 | 11 |
| C | 12 | 87 | 2 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 11 | 11 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 11 | 11 | 11 | 11 |
| C | 13 | 88 | 2 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 11 | 11 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 11 | 11 | 11 | 11 |
| C | 14 | 89 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 12 | 12 |
| C | 15 | 90 | 2 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 11 | 11 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 11 | 12 |
| C | 16 | 91 | 2 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 11 | 11 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 11 | 12 |
| C | 17 | 92 | 2 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 11 | 11 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 11 | 12 |
| C | 18 | 93 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 12 | 12 |
| C | 19 | 94 | 2 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 11 | 11 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 11 | 12 |
| C | 20 | 95 | 2 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 11 | 11 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 11 | 12 |
| C | 21 | 96 | 2 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 11 | 11 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 11 | 12 |
| C | 22 | 97 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 12 | 12 |
| C | 23 | 98 | 2 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 11 | 11 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 11 | 12 |
| C | 24 | 99 | 2 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 11 | 11 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 11 | 12 |
| C | 25 | 100 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 12 | 12 |

MUESTRA PILOTO

| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | SUM | SI | SP |
|----|------|---|------|-----|---|---|---|-----|-----|-----|------|-----|-----|----|--------------------|
| 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 2 | 2 | 2 | 23 | 11 | 12 |
| 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 24 | 12 | 12 Validación |
| 3 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 24 | 12 | 12 Confiabilidad |
| 4 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 24 | 12 | 12 rip= 0,86158312 |
| 5 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 24 | 12 | 12 rxx= 0,92564561 |
| 6 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 24 | 12 | 12 α= 0,810 |
| 7 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 24 | 12 | 12 Validez |
| 8 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 24 | 12 | 12 rxx= 0,7056391 |
| 9 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 2 | 23 | 11 | 12 |
| 10 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 24 | 12 | 12 |
| 11 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 24 | 12 | 12 |
| 12 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 24 | 12 | 12 |
| 13 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 14 | 8 | 6 |
| 14 | 2 | 2 | 2 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 23 | 12 | 11 |
| 15 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 2 | 23 | 11 | 12 |
| 16 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 24 | 12 | 12 |
| 17 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 24 | 12 | 12 |
| 18 | 2 | 2 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 23 | 11 | 12 |
| 19 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 24 | 12 | 12 |
| 20 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 23 | 11 | 12 |
| va | 0,05 | 0 | 0,05 | 0,1 | 0 | 0 | 0 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,27 | 0,2 | | | |

Resumen de procesamiento de casos

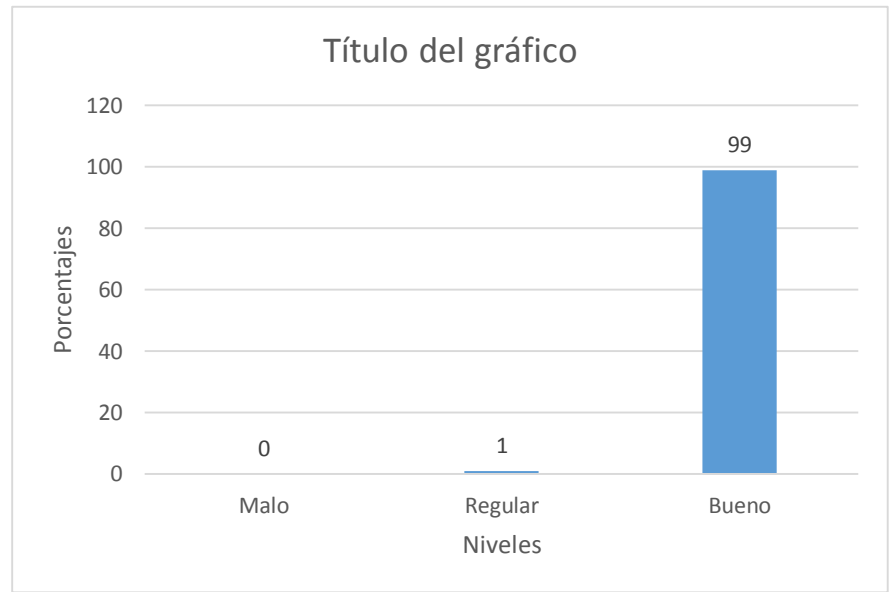
| | | N | % |
|-------|-----------------------|----|-------|
| Casos | Válido | 20 | 100,0 |
| | Excluido ^a | 0 | 0,0 |
| | Total | 20 | 100,0 |

a. La eliminación por lista se basa en todas las variables

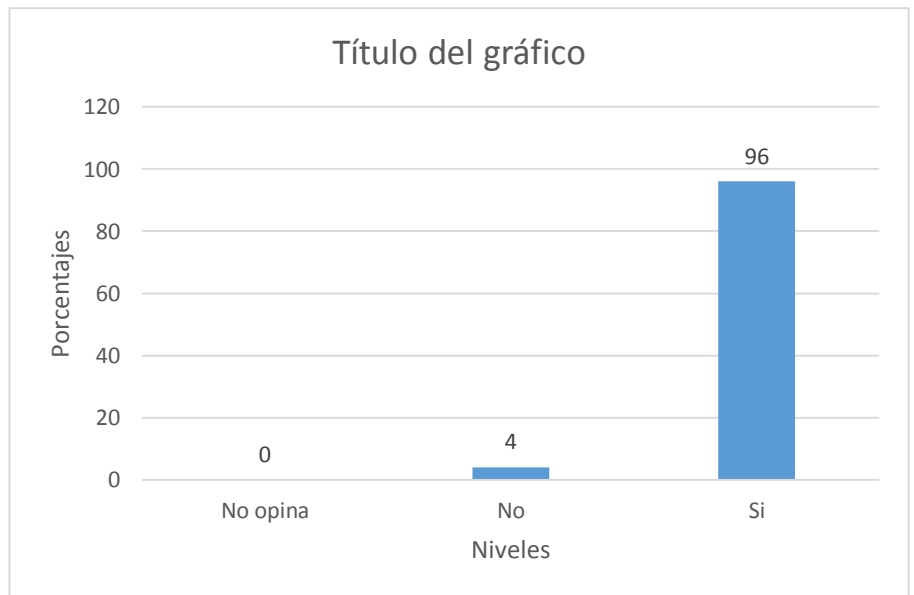
Estadísticas de

| Alfa de Cronbach | N de elementos |
|------------------|----------------|
| 0,810 | 12 |

| | |
|---------|----|
| Malo | 0 |
| Regular | 1 |
| Bueno | 99 |



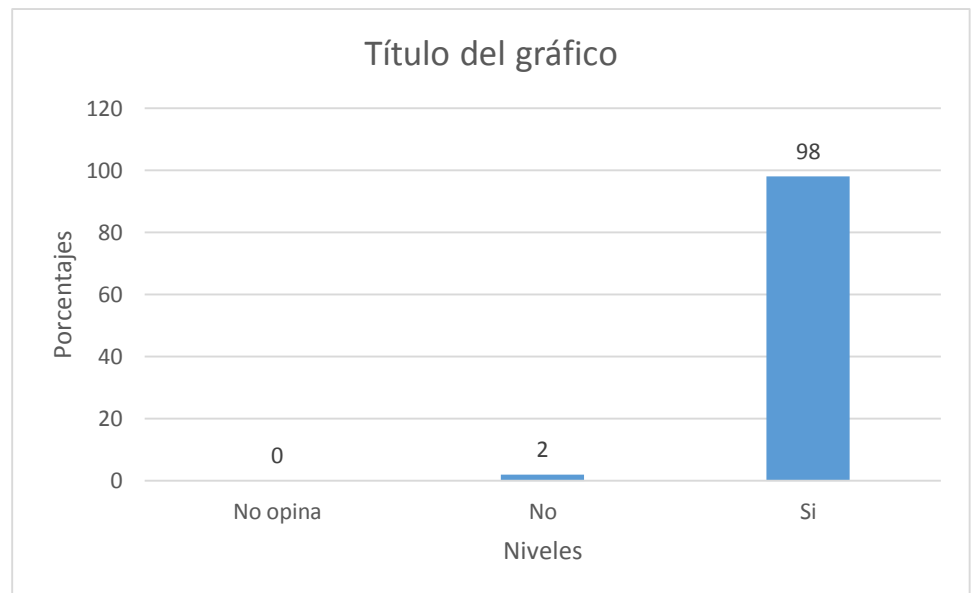
| | |
|-----------------|----|
| <u>No opina</u> | 0 |
| No | 4 |
| Sí | 96 |



| | |
|-----------------|----|
| <u>No opina</u> | 0 |
| No | 18 |
| Sí | 82 |



| | |
|-----------------|----|
| <u>No opina</u> | 0 |
| No | 2 |
| Sí | 98 |



| | |
|-----------------|----|
| <u>No opina</u> | 0 |
| No | 7 |
| Sí | 93 |



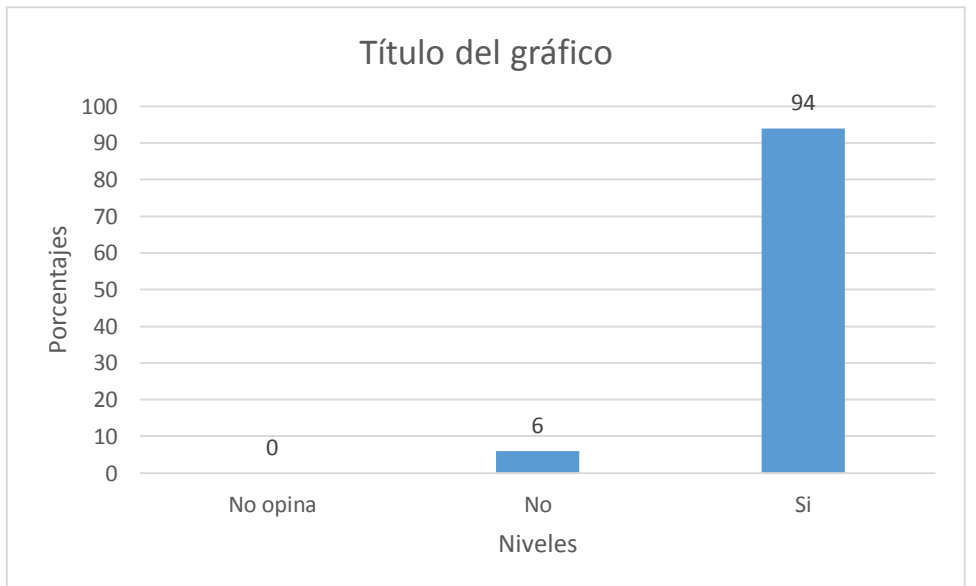
| | |
|-----------------|----|
| <u>No opina</u> | 0 |
| No | 4 |
| Sí | 96 |



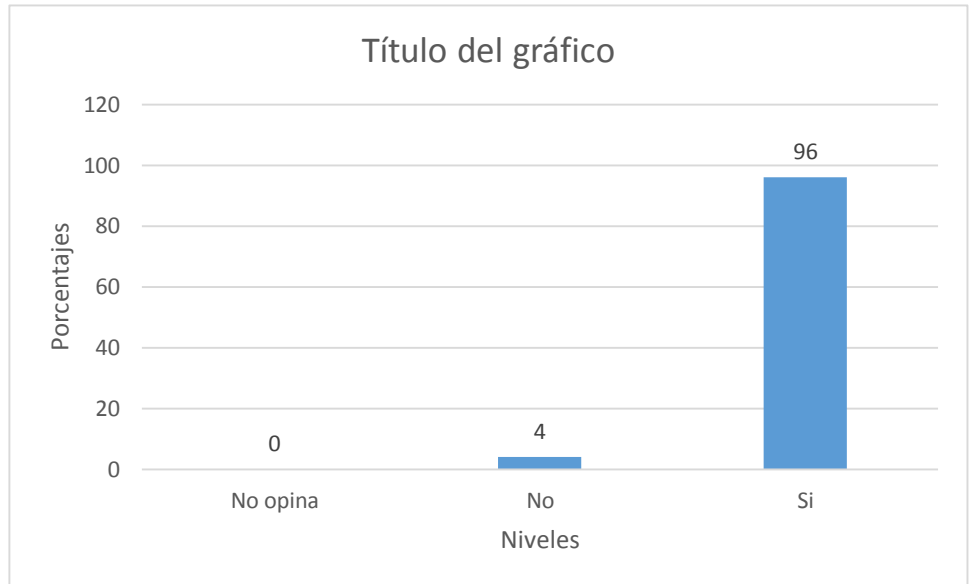
| | |
|-----------------|----|
| <u>No opina</u> | 4 |
| No | 12 |
| Sí | 84 |



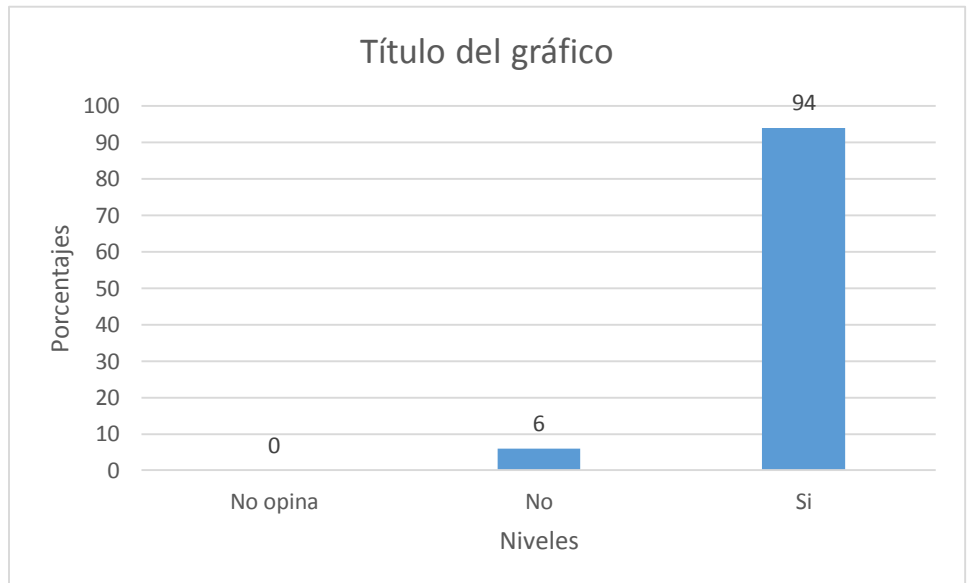
| | |
|-----------------|----|
| <u>No opina</u> | 0 |
| No | 6 |
| Sí | 94 |



| | |
|-----------------|----|
| <u>No opina</u> | 0 |
| No | 4 |
| Sí | 96 |



| | |
|-----------------|----|
| <u>No opina</u> | 0 |
| No | 6 |
| Sí | 94 |



| | |
|-----------------|----|
| <u>No opina</u> | 0 |
| No | 1 |
| Sí | 99 |



| | |
|-----------------|----|
| <u>No opina</u> | 1 |
| No | 3 |
| Sí | 96 |



| | |
|-----------------|----|
| <u>No opina</u> | 1 |
| No | 23 |
| Sí | 76 |

