



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

ESCUELA DE POSGRADO

**PROGRAMA ACADÉMICO DE MAESTRÍA EN GESTIÓN
PÚBLICA**

**Gestión del transporte público urbano inclusivo y la
accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad
de Trujillo, 2020**

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

AUTORA:

Ponce Rojas, Karin Julissa (ORCID: 0000-0001-7236-1364)

ASESOR:

Dr. González González, Dionicio Godofredo (ORCID: 0000-0002-7518-1200)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Gestión de Políticas Públicas

TRUJILLO – PERÚ

2021

Dedicatoria

“A mis hijos Sebastianne, Nicolle y Mia, que son mi motivación, recordándoles que las metas con esfuerzo y perseverancia se cumplen.

Agradecimiento

Mis hijos siendo la bendición más sublime que Dios Padre me ha dado, la más pura inspiración, quiero agradecerles por cada instante de alegría en mi vida, realmente gracias por entender que fue necesario realizar sacrificios como momentos a su lado siendo ellos los dueños de mi tiempo, gracias a ellos por hacer de mis días retos en la vida y permitirme ser mejor madre a su lado.

Índice de contenidos

Carátula.....	i
Dedicatoria.....	ii
Agradecimiento.....	iii
Índice de contenidos.....	iv
Índice de tablas.....	v
Resumen.....	vi
Abstract.....	vii
I. INTRODUCCIÓN.....	1
II. MARCO TEÓRICO.....	8
III. METODOLOGÍA.....	20
3.1. Tipo y diseño de investigación.....	20
3.2. Variables y operacionalización.....	21
3.3. Población, muestra, muestreo, unidad de análisis.....	22
3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos.....	24
3.5. Procedimientos.....	26
3.6. Método de análisis de datos.....	26
3.7. Aspectos éticos.....	27
IV. RESULTADOS.....	27
V. DISCUSIÓN.....	37
VI. CONCLUSIONES.....	45
VII. RECOMENDACIONES.....	47
REFERENCIAS.....	49
ANEXOS.....	52

Índice de tablas

Tabla 1. <i>Distribución de los trabajadores de la OMAPED, Gerencia de transportes del Gobierno Regional de La Libertad y personas con discapacidad del distrito de Trujillo, 2020.....</i>	22
Tabla 2. <i>Distribución de la muestra de los trabajadores de la OMAPED, GRT y personas con discapacidad del distrito de Trujillo, 2020.....</i>	24
Tabla 3. <i>Niveles de la gestión del transporte público urbano inclusivo en la ciudad de Trujillo, 2020.....</i>	28
Tabla 4. <i>Niveles de las dimensiones de la gestión del transporte público urbano inclusivo en la ciudad de Trujillo, 2020.....</i>	28
Tabla 5. <i>Niveles de la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020.....</i>	29
Tabla 6. <i>Niveles de las dimensiones de la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020.....</i>	29
Tabla 7. <i>Relación de la gestión del transporte público urbano inclusivo y la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020.....</i>	30
Tabla 8. <i>Relación de los equipamientos y servicios y la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020.....</i>	31
Tabla 9. <i>Relación de los vehículos adaptados y la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020.....</i>	32
Tabla 10. <i>Relación de la tarifa preferencial y la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020.....</i>	33
Tabla 11. <i>Relación del cumplimiento normativo y la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020.....</i>	34
Tabla 12. <i>Relación del estado de las vías y la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020.....</i>	35

Resumen

Este estudio tuvo como objetivo general determinar cuál es la relación que existe entre la gestión del transporte público urbano inclusivo y la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020. La investigación fue de enfoque cuantitativo, tipo aplicada y diseño no experimental transeccional correlacional simple. La muestra fue de 196 trabajadores de la OMAPED, Gerencia de transportes del Gobierno Regional de La Libertad y personas con discapacidad dentro del distrito de Trujillo, 2020; se utilizó dos cuestionarios válidos y confiables; la información fue procesada con el software estadístico SPSS V24. Se determinó que existe relación directa y significativa entre la gestión del transporte público urbano inclusivo y la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020; siendo el $Rho = 0.935$ ($p < 0.01$). La gestión del transporte público urbano inclusivo es deficiente según el 58.7% los trabajadores de la OMAPED, Gerencia de transportes del Gobierno Regional de La Libertad y personas con discapacidad del distrito de Trujillo, 2020. La accesibilidad de las personas con discapacidad es mala según el 57.2% los trabajadores de la OMAPED, Gerencia de transportes del Gobierno Regional de La Libertad y personas con discapacidad del distrito de Trujillo, 2020.

Palabras Clave: transporte público inclusivo, accesibilidad, personas con discapacidad

Abstract

The overall objective was to determine the relationship between the management of inclusive urban public transport and the accessibility of persons with disabilities in the city of Trujillo, 2020. The research is of quantitative focus, applied type and simple nonexperimental cross-sectional design. The sample is made up of 196 workers of the OMAPED, Transport Management of the Regional Government of La Libertad and persons with disabilities of the district of Trujillo, 2020; two valid and reliable questionnaires were used; the statistical software SPSS V24 was used to process the information. It was determined that there is a direct and significant relationship between the management of inclusive urban public transport and the accessibility of persons with disabilities in the city of Trujillo, 2020; $Rho = 0.935$ ($p < 0.01$). The management of inclusive urban public transport is deficient according to 58.7% workers of the OMAPED, Transport Management of the Regional Government of La Libertad and persons with disabilities of the district of Trujillo, 2020. Accessibility of persons with disabilities is poor according to 57.2% workers of the OMAPED, Transport Management of the Regional Government of La Libertad and persons with disabilities of the district of Trujillo, 2020.

Keywords: inclusive public transport, accessibility, people with disabilities

I. INTRODUCCIÓN

Durante la última década es innegable que los sistemas de transporte han adquirido una función importante entre lo económico, social y medioambiental dentro de las ciudades. Encontraremos, sin duda, que todas las ciudades desarrolladas cuentan con una buena política de inversión en infraestructura y transporte. Tanto en la calidad al dar un buen servicio a los ciudadanos, como en conservación del medio ambiente, al tener por obligación la reducción de emisiones de carbono, las autoridades están pendientes de dar respuestas rápidas a las demandas que haga la ciudadanía respecto al servicio de transporte. Actualmente, el sistema de transporte público ha evolucionado en materia de inclusión y accesibilidad. La ONU, entre sus Objetivos de Desarrollo Sustentable (ODS), reconoce que la seguridad debe estar garantizada para todos los usuarios del transporte público, esencialmente los pasajeros con movilidad reducida. Recordemos que, la gran mayoría de ellos no tiene acceso a medios de transporte propio.

Nos referimos a la población, con discapacidad y necesidades especiales, está adquiriendo visibilidad y a su vez aumentando en estadísticas, por lo tanto, es necesario darles acceso a los sistemas de transporte público que estén enfocados en brindar calidad y buen servicio. Según la Organización Mundial de la Salud en adelante la OMS (2011), entre la población global se registra que alrededor del 15% siendo estos, un sinnúmero de individuos que han presentado alguna discapacidad física. Es obvio que, si existe una limitación en el traslado, causado por ausencias de acceso al transporte urbano, perjudicando así de forma directa en el día a día de los ciudadanos que presentan alguna discapacidad física. Por ello incluirlos en la sociedad dependerá mayormente del sistema de transporte público que le ofrezcan las autoridades bien sea directa o indirectamente.

Generalmente, se han encontrado inconformidades por el servicio de transporte público generado por diferentes motivos, tanto el usuario tenga discapacidad o no. Pero en especial las personas que se han visto más afectada son las que presentan algún tipo de inmovilidad físico – motora. Mayormente ha sido evidenciada una inconformidad al sistema de transporte por las personas

que se trasladan en silla de ruedas. En Europa, la Unión Europea (UE) ha recibido una denuncia por parte del Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad (CERMI), siendo el motivo que sus países miembros están lejos de garantizar a la población con discapacidad la movilidad, libertad y seguridad de sus desplazamientos, no solo eso, también toleran, con culpa, las nuevas amenazas para este derecho fundamental como la que supone la invasión anárquica y dañina de nuevos elementos de movilidad como pequeños aparatos de movimiento electrónicos (Servimedia, 2019).

Para las políticas y estrategias de la Unión Europea la movilidad urbana de las personas con discapacidad, previo aseguramiento de su condición de accesibilidad universal en el diseño, la gestión y el uso de las ciudades, es una cuestión marginal a la que apenas se le presta atención, quedando siempre relegadas ante otras preocupaciones como la sostenibilidad ambiental, la congestión o la salud pública. Varios factores impiden que se lleve a cabo una planificación urbana inclusiva decente, causando baja participación de estos grupos vulnerables. Hay una carencia en cuanto a herramientas de gestión para la dotación de presupuestos pertinentes y mecanismos de financiación que impliquen ejecutar normativas y pericias que contribuyan al avance humano inclusivo. También, de modelos los análisis efectivos con indicadores específicos los cuales puedan contribuir a supervisar efectivamente la inclusión (López, 2016).

En América Latina y el Caribe (ALC), sigue siendo inaccesible gran porcentaje del servicio de transporte urbano e interurbano en los ciudadanos que presentan una discapacidad. Está claro que esto es un problema, limitando el desarrollo inclusivo, dándoles aislamiento económico, social y personal empujándolas aún más hacia la pobreza. Veamos el caso de Brasil, el país más poblado de Latinoamérica y el cual cuenta con un aproximado de 45 millones de ciudadanos con alguna discapacidad (Instituto Brasileño de Geografía y Estadística, 2010). Esto conlleva al país a tomarse en serio la planificación de las ciudades con una mejor accesibilidad para los usuarios con discapacidades. Sin embargo, aún hay muchas barreras que dificultan la obtención de servicios

básicos y oportunidades económicas a personas con discapacidad, adultos mayores y mujeres por el deficiente sistema de transporte y entorno urbano.

En el Perú cada temporada se viene aumentando la cantidad de ciudadanos con alguna clase de discapacidad, ya sea sensorial, psicológica o física. En el Registro de Personas con Discapacidad del Registro Nacional de la Persona con Discapacidad – RNPCD, en el primer trimestre del año 2020, han sido incorporadas 299,280 personas con discapacidad. De esta investigación se logró obtener que de la población total 32, 625 948 (89,7% Sin discapacidad) el 10,3 % (3 millones 351 mil 919) presentan alguna discapacidad donde las mujeres representan el (56,7 %) 1. 901 220 y los hombres (43,3 %) 1. 450 699. El 31,2% de personas que cuentan con alguna discapacidad reside en Lima y 5,2% en el departamento de la Libertad (INEI, 2017).

Desde el 2008, en nuestro país, existe el tratado “Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad”, este tratado obliga a las naciones adscritas adoptar medidas para asegurar, en un contexto físico y a nivel urbano, las condiciones iguales al transporte y a los servicios públicos. Consecuentemente, la Ley N° 29973 —Ley General de la persona con discapacidad— reconoce el derecho a un transporte accesible. Aún con esta norma en vigencia, el transporte más utilizado por los ciudadanos que cuenten con algún tipo de discapacidad, al desplazarse (53.6%); le sigue el transporte público (38.2%) y por último el servicio de taxi (28.6%). En este transporte último, se genera una alta carga económica que ronda los S/. 40 entre ida y retorno (Defensoría del Pueblo, 2019).

Actualmente, en La Libertad más de 3 mil personas padecen de discapacidad severa, y otras 13 mil tienen algún tipo de discapacidad moderada. Por ahora no existen acciones concretas para hacer cumplir la norma. La Ley N° 30412 se publicó en enero del año 2016 en el diario oficial el peruano, dicho reglamento altera la ley general de la persona con discapacidad incorporando el párrafo 20,4 el cual señala que las personas con alguna discapacidad mayor que se han inscrito en el CONADIS tienen como derecho utilizar el medio de transporte público de manera gratuita (Díaz, 2019).

Por lo que se refiere a la ciudad de Trujillo, los ciudadanos que presentan alguna discapacidad compleja, han sido invisibilizados en el servicio de transporte público, dado que la apatía de muchos choferes y de los que se encargan de cobrar el pasaje en dichas unidades no brindan un buen servicio a los ciudadanos que usan sillas de ruedas, al igual que a los ciudadanos que son ciegos, sordos o mudos, complicándoles a estas personas su desplazamiento por la ciudad. En otro sentido, el organismo intersectorial tiene otras carencias bien sea en lo que concierne a coordinación entre las diversas sedes a nivel provincial al igual que en las oficinas de la Municipalidad de Trujillo. En función a lo antes mencionado los sistemas de transportes requieren de un control entre la jurisdicción de la zona, y de adecuados funcionamientos en el interior de la Municipalidad de Trujillo.

La informalidad ocasionada por la falta de apoyo en el sistema de transporte público a los ciudadanos con discapacidad ha sido preocupante, dado que, pese a que el reglamento ha establecido que sea exigida la accesibilidad en determinados contextos, el no cumplir esta normativa debería ocasionar sanciones por las infracciones cometidas, no obstante, muy a pesar de existir diversas normativas estas no son aplicadas con regularidad.

Todo lo mencionado anteriormente no favorece en nada en los requerimientos de los ciudadanos con alguna restricción en su movilidad. Por tanto, en el sistema de transporte público, se requiere la renegociación de los contratos con las intermediarias requiriendo la accesibilidad de manera integral en los transportes de esta categoría. Por otro lado, en el transporte privado, también se requiere de una mejor fiscalización y sanción ante la ausencia de accesibilidad. Supone de gran importancia que los conductores y población en general tengan una capacitación respecto a los derechos de los ciudadanos con discapacidad, y el contexto que le rodea, poder hacer más accesible y seguro las calles y avenidas. El Plan de Movilidad Urbana Sostenible considera que el sistema de movilidad urbana actual en la ciudad, no es sostenible ni adecuado y, por tanto, propone una visión nueva, que responda al enfoque de los objetivos del desarrollo sostenible, alineado con el ODS número 11 de la agenda 2030 y la Agenda 21 de Naciones Unidas. Asimismo, responde al marco vigente de la

Política Nacional de Transporte Urbano (PNTU) promovido por el MTC y, a la Planificación Territorial Urbana establecida en el DS 022-2016-Vivienda, entre otros instrumentos de planificación.

Los servicios públicos de transporte se caracterizan por tener que ser brindados a toda la población en general sin exclusión alguna, ahí es donde se destaca lo “público”. Entonces, conociendo este panorama, las personas con discapacidad están protegidos por el Estado a través de normativas reforzadas siendo importante que tengan acceso igualitario al servicio de transporte público con las mismas condiciones que los usuarios que no presentan una discapacidad. Con todo lo mencionado, se formula el siguiente problema de investigación: ¿Qué relación existe entre la gestión del transporte público urbano inclusivo y la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020?

Este estudio es justificado porque las personas con discapacidad o dificultades permanentes deben enfrentar cada día la nula accesibilidad física, actitudinal, comunicacional a la participación directa en diversos contextos de la cotidianidad, entre estos, la mala accesibilidad al servicio de transporte público. Este servicio, no cuenta con las condiciones técnicas necesarias. Por ello, es necesario que se gestione el desarrollo y desempeño de proyectos, programas y otros que garanticen la protección, resguardo y fomento, de los derechos de la población con discapacidad y que puedan gozar de un desplazamiento seguro y libre.

Justificación teórica; desde una perspectiva teórica, se realiza un acercamiento a las concepciones asociadas al seguimiento del transporte público urbano inclusivo y la accesibilidad de los ciudadanos con discapacidad, puesto que estos ciudadanos son marginados de modo directo como consecuencia de la carencia de asequibilidad en el traslado terrestre urbano, no obstante, la normatividad vigente, esta se desconoce o no se cumple por parte de los operadores de transporte. Así mismo tiene una justificación práctica: permitió conocer el contexto situacional que confronta la colectividad con discapacidades ante el acceso del transporte público, debido a los impedimentos de la infraestructura que hay en el sistema de transporte terrestre que

transgreden sus derechos fundamentales garantizados en la constitución a un sistema de transporte inclusivo y a la libertad de desplazamiento.

También cuenta con una justificación metodológica: aporta nuevos instrumentos para medir las variables en estudio, el cuerpo metodológico elegido, asegura la exactitud de los resultados, permitiendo conocer cómo se relaciona la gestión del transporte público urbano inclusivo con la accesibilidad de los ciudadanos con discapacidades en Trujillo.

El objetivo general fue; O_G: Determinar la relación que existe entre la gestión del transporte público urbano inclusivo y la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020. Y como objetivos específicos: O₁: Identificar el nivel de la gestión del transporte público urbano inclusivo en la ciudad de Trujillo, 2020; O₂: Identificar el nivel de la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020. O₃: Determinar la relación que existe entre la gestión del transporte público urbano inclusivo a través de los equipamientos y servicios y la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020. O₄: Determinar la relación que existe entre la gestión del transporte público urbano inclusivo a través de vehículos adaptados y la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020. O₅: Determinar la relación que existe entre la gestión del transporte público urbano inclusivo a través de la tarifa preferencial y la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020. O₆: Determinar la relación que existe entre la gestión del transporte público urbano inclusivo a través del cumplimiento normativo y la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020. O₇: Determinar la relación que existe entre la gestión del transporte público urbano inclusivo a través del buen estado de las vías y la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020.

Mientras que la hipótesis que se planteó fue: H_G: Existe relación directa y significativa entre la gestión del transporte público urbano inclusivo y la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020. Y como hipótesis específicas: H₁: Existe relación directa y significativa entre la gestión del transporte público urbano inclusivo a través de los equipamientos y

servicios y la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020; H₂: Existe relación directa y significativa entre la gestión del transporte público urbano inclusivo a través de vehículos adaptados y la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020; H₃: Existe relación directa y significativa entre la gestión del transporte público urbano inclusivo a través de la tarifa preferencial y la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020; H₄: Existe relación directa y significativa entre la gestión del transporte público urbano inclusivo a través del cumplimiento normativo y la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020; H₅: Existe relación directa y significativa entre la gestión del transporte público urbano inclusivo a través del buen estado de las vías y la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020.

II. MARCO TEÓRICO

Entre los antecedentes que dan pie a esta investigación, se encuentran distintos trabajos a nivel internacional, nacional y local que abordan el tema materia de análisis relacionado con la gestión del transporte público urbano inclusivo y la accesibilidad de las personas con discapacidad, brindando valiosas conclusiones que sirvieron para respaldar este estudio.

Entre estos, tenemos a nivel internacional, la tesis de Bolaños (2018): *El derecho humano al acceso al transporte público para las personas con discapacidad física en la ciudad de Quito*. Universidad Andina Simón Bolívar, Ecuador. El objetivo fue analizar la noción de discapacidad física desde la perspectiva de derechos humanos, apoyándose en la teoría de Rafael de Asís. Su enfoque fue cuantitativo, exploratorio y diacrónico. Esta investigación se realizó con entrevistas semiestructuradas, trabajando junto con un grupo focal y la técnica de observación de los participantes. En esta investigación se llegó a la conclusión de la importancia de los derechos humanos, pues fueron un elemento clave por contar con enfoques progresivos y de base para los proyectos de vida de los ciudadanos con discapacidad; enfatizan a este sector de la población como individuos de derechos que tienen la capacidad de solicitar determinados comportamientos y prestaciones. El punto relacionado a la accesibilidad recibió atención especial, pues esta condición se requiere para que estos ciudadanos disfruten de la vida con autonomía e igualdad de condiciones como el resto de los ciudadanos y participar plenamente en el entorno social, disfrutando de forma absoluta de los derechos humanos y autonomías esenciales al igual que el resto de la población.

Asimismo, Saéz (2020). *Accesibilidad e inclusión en el sistema de transporte público en la región metropolitana*. (Tesis de Maestría). Universidad del Desarrollo, Santiago de Chile. Tuvo como objetivo analizar el servicio actual de transporte público y el grado de cumplimiento relacionados a los estándares mínimos en materia de accesibilidad e inclusión. Utilizó un diseño cualitativo, junto el análisis bibliográfico; como muestra, utilizó la ciudad española de Madrid

por presentar similitudes con la Región Metropolitana y la ciudad de Medellín. Este concluye que debe considerarse al momento de planificar una política de movilidad urbana, la problemática, es decir, contemplando el proceso de urbanización que se desarrolla en paralelo. Hasta ahora, las decisiones no han sido adecuadas puesto que, son las ciudades las que se adecuan al sistema de transporte público, y no debe ser así, el sistema de transporte debe ser diseñado de acuerdo a la ciudad.

También, Poveda, Márquez y Monroy (2017), en el artículo: Patrones de viaje y problemas de accesibilidad de personas en situación de discapacidad en Tunja. *Revista Lasallista de Investigación*. Colombia. Tuvo como objetivo caracterizar a los ciudadanos con alguna discapacidad de la ciudad de Tunja, con el fin de registrar el uso del transporte y, con ello, los inconvenientes de accesibilidad al transporte público. Utilizó, básicamente, encuestas domiciliarias de viajes que fueron aplicadas en el año 2012 y encuestas específicas dirigidas a las personas en situación de discapacidad, dos años más tarde, en 2014. Estas encuestas tuvieron como resultado que el 95% de los ciudadanos con discapacidad, tiene dificultad para desplazarse en la ciudad, con el 88% de estos usando transporte público y el resto, utilizando taxi (lo cual incrementa los costos de desplazamiento). Se concluyó, entonces, que existe una importante parte de información para el desarrollo de este servicio el patrón de traslado e inconvenientes a los que se enfrentan los ciudadanos con alguna discapacidad en la ciudad de Tunja, en Colombia.

Navarrete (2019). En la tesis: *El diseño inclusivo en el servicio de transporte público de Ibarra para personas con discapacidad visual*. Universidad Técnica del Norte. Ecuador. El objetivo fue diseñar recursos comunicacionales para fomentar espacios inclusivos en los medios de transporte urbano en la ciudad de Ibarra que beneficien a los ciudadanos con discapacidad visual. El estudio fue cualitativo, se usó como técnica la entrevista, la muestra fueron 25 personas que estudian en la asociación de no videntes de Imbabura. Concluye que existen muchos elementos clave que pueden ser de apoyo para la movilización, tales como las pantallas de las paradas, a través de ello, puedan escuchar el bus que está por llegar y que no tengan que estar preguntando a alguien más, otro

problema son las limitaciones que se presentan en cuanto a la movilidad, debido a que existen huecos en las aceras, semáforos que no funciona el sistema de audio y pocos espacios inclusivos tanto en el medio de transporte como en la ciudad, las barreras más grandes que tienen ha sido la ausencia de empatía de la comunidad, otra dificultad es la falta del sistema de audio en buses que les permita escuchar la parada siguiente, también se ven afectados por no tener una comunicación clara sobre el lugar que se encuentran.

Gento y Elorduy (2016). En el artículo: *Análisis de la accesibilidad física en el transporte público en autobús en la ciudad de Valladolid*. Universidad de Valladolid, España. El fin del artículo fue dar a conocer en qué grado se cumple la accesibilidad, en los autobuses de Valladolid, para los ciudadanos con discapacidades físicas. Esto no es a través del desempeño estricto del reglamento actual, más bien se enfoca en la perspectiva en la independencia de un ciudadano con discapacidad física; para ello, se utilizó un cuestionario. Se pudo concluir que ha habido avances importantes en la ciudad de Valladolid con la adaptación de su transporte público aún sin cumplir por completo requerimientos de accesibilidad que establece el reglamento actual. Estos requisitos (tanto en acceso y parada) se vienen cumpliendo con un bajo porcentaje del 14,46%. Referido a los requisitos impuestos de acceso a la parada, se cumplieron satisfactoriamente con el 92%, siendo este, una alta ponderabilidad. Este porcentaje ha reflejado que el pavimento, la acera, así como las avenidas de la ciudad de Valladolid, han sido dispuestos para que los ciudadanos con discapacidad física accedan de forma independiente al paradero. No obstante, estos requerimientos críticos en el paradero penalizaran el nivel total de cumplimiento.

En tanto, que, entre los antecedentes a nivel nacional, tenemos a: Loyola, Puertas y Rengifo (2018) en la tesis: *Servicio de movilidad accesible para personas con discapacidad motriz, visual y/o auditiva en lima metropolitana*. Escuela Superior de Administración y Negocios. Universidad ESAN, Perú. Tomó como propósito principal el analizar la viabilidad comercial, operativa, técnica, legal y económica del servicio de transporte con accesibilidad para ciudadanos con dificultad motriz visual y/o auditiva en la zona 7 de Lima Metropolitana para

los niveles socioeconómicos A y B. Contó con un enfoque mixto y análisis documental; se realizaron también la entrevista a expertos, focus group y encuestas. Personas con discapacidad motriz de cualquier tipo fueron parte de la muestra, visual y/o auditiva que viven en la zona 7 de Lima Metropolitana. La conclusión de esta investigación fue la percepción sobre el gran número de ciudadanos desatendidos con situaciones adecuadas, dado que el sistema que actualmente es ofrecido contiene restricciones e insatisfacción por parte del ciudadano. El gran porcentaje del 92% muestra que las personas encuestadas se han enfrentado a inconvenientes con el servicio de transporte privado (taxi), eso puede ser una oportunidad para estos de ofrecer un servicio accesible logrando estándares de seguridad y calidad.

Díaz (2020), en la tesis: *Satisfacción del usuario con discapacidad motriz en los servicios de transporte público en tres distritos de Lima Metropolitana. Universidad Cesar Vallejo. Perú.* Tuvo como objetivo establecer los niveles de satisfacción de los usuarios con discapacidad motriz en el sistema de transporte público en tres distritos de Lima. El enfoque fue cuantitativo. Contó con un tipo de estudio básico, siguiendo un diseño descriptivo comparativo, transversal y no experimental, la muestra la conformaron 150 personas con discapacidad motriz. Entonces, en este estudio se concluye que, en Los Olivos, la satisfacción del usuario está en el nivel regular con el 70,0%. Por otro lado, en el distrito de Comas, se encuentra en el nivel bueno y representa el 52,0%. También, en el distrito de Carabayllo la satisfacción del usuario está en el nivel regular con el 56,0% de las percepciones de los usuarios. Existen diferencias significativas en la satisfacción del usuario con discapacidad motriz en el sistema de transporte público en tres distritos de Lima.

Santiago (2018), en la tesis: *Derecho a la igualdad de las personas con discapacidad motora y el acceso al transporte público, Puente Piedra, 2018. Universidad César Vallejo, Perú.* Esta tesis colocó como objetivo establecer como el Derecho a la igualdad de los ciudadanos con discapacidad motora incide en el acceso al transporte público, Puente Piedra, 2018. Este estudio presenta un diseño de investigación descriptiva, interpretativa de enfoque cualitativo. Como muestra, participaron 4 individuos que representan el servicio de

transporte, entre ellos miembros de la OMAPED y 50 personas con discapacidad en el distrito de Puente Piedra. Se concluyó, que han sido vulnerados los derechos de los ciudadanos cuya discapacidad motora les ha obligado a usar silla de ruedas, pues el servicio de transportes no cuenta con componentes de accesibilidad, el cual debería implementar el autónomo acceso al contexto diario, escenario que incide en quebrantamiento al art. 15 de la Ley N° 29973, Ley General de las Personas con Discapacidad, así se evidencio en el análisis y entrevistas llevadas a cabo.

Plasencia, (2018), en la tesis: *El turismo accesible para niños con síndrome de Down en las agencias de viajes y turismo del centro histórico de Trujillo - 2016*. Universidad Privada del Norte, Trujillo-Perú. Su objetivo fue analizar el avance del turismo accesible brindado por las agencias de viajes y turismo para infantes con síndrome de Down ubicados en el centro histórico de Trujillo - 2016. El diseño de investigación fue no experimental, transversal, descriptiva. La población fue de 123 agencias de viajes y turismo ubicadas en el centro histórico de Trujillo – 2016 y la muestra de 82 agencias de viajes y turismo en el centro histórico de Trujillo – 2016. Al finalizar la investigación, se concluyó que, los operadores turísticos localizados en centro histórico de Trujillo no han contribuido con la accesibilidad en el turismo en relación a los requerimientos de los infantes con síndrome de Down.

Entre las teorías que sustentan la investigación, tenemos a la Teoría de la Calidad, de acuerdo con Feigebaum (1951) esta teoría señala en principio del deseo de superar que va teniendo el ser humano a lo largo de su vida, esto vinculado al incesante deseo de mejorar la calidad, esto arraigado necesariamente al trabajo participativo y en equipo, pues bien, es a través de esta afluencia de esfuerzos que se pretende brindar un mejor servicio, cabe recalcar, la calidad del mismo, esto posee vinculación a los esfuerzos realizados en búsqueda que permitir incluir a los ciudadanos con discapacidad a los servicio de transportes y no sientan discriminación alguna por la limitación de estos ante sus necesidades.

Así también, la Teoría del Servicio; respecto a la presente teoría, resulta fundamental su presencia en el presente trabajo, dado que, si se refiere al

transporte urbano, haciendo alusión a un servicio; esta teoría plantea el cómo se da la prestación de un servicio ante la demanda que tiene la población de este, inequívocamente, en la sociedad surgió la necesidad de transportarse de un lugar a otro, razón por la cual surgió el servicio del transporte. Dentro de la teoría del Estado y el Derecho, está, por supuesto, la teoría del servicio público, cambiando la manera en la que concebimos los elementos de la naturaleza del Estado. En vez de percibirlo como un poder de mando, esta teoría quiere convertir al Estado en una entidad colaboradora a nivel nacional los cuales aseguren el buen uso del sistema público y a su vez sancione la normativa del derecho. Serán representantes de un poder social los gobiernos, quienes gerencian los servicios públicos, teniendo al hombre como destinatario de sus funciones y convirtiendo al gobernante su servidor (Matías, 2013).

Teoría de los Derechos Humanos; esta teoría plantea que se dé igualdad para todas las personas, valiendo esto mediante el respeto y valoración ante la dignidad de cualquier ciudadano, en lo que refiere a los ciudadanos con alguna discapacidad al no poseer las facilidades de la utilización del transporte público por su misma condición de discapacitados, se ve una evidente trasgresión a su dignidad como persona, por ende de manera inductiva se llega a la teoría de los Derechos humanos, puesto que debe brindar protección a todas las personas de los casos en que estos puedan ser vulnerados.

Teoría de la Necesidades; esta teoría presentada por Neef (1986), refiere que la sociedad se va desarrollando conforme a las necesidades que va planteando la sociedad, esto de forma indudable, tiene como reflejo el progreso en la civilización, si bien es cierto la teoría en cuestión debe de ejecutarse teniendo como finalidad brindar atención a los requerimientos de los ciudadanos, si se hace referencia a la comunidad de discapacitados en el servicio público, al menos en la ciudad donde se realiza en estudio no se ha ejecutado la teoría en beneficio de este sector, existiendo una vulneración a estos. Sin embargo, a nivel global, se ha evidenciado las grandes mejoras que se está haciendo en el servicio público para esta comunidad.

Ahora bien, entre los enfoques conceptuales, la gestión del transporte público urbano inclusivo; este servicio implica que toda persona, sin importar sexo, edad

o localidad, tengan la libertad de acceder a este servicio, tampoco negándole este servicio a los ciudadanos con origen extranjero, cultura diferente y, por supuesto, a los ciudadanos que poseen una discapacidad. En pocas palabras, debe ser un servicio que no suministre requerimientos al entrar, así como tampoco para excluir a cierto sector de la población y con la finalidad de que se cumplan los derechos a la igualdad de condiciones y a la colaboración. Todas las personas deben estar beneficiadas de un servicio adaptado a sus necesidades (Lucero, 2016).

No yéndonos tan lejos, en Bolivia, según la Defensoría del Pueblo de Bolivia (2020), el transporte urbano debe estar bajo estándares de calidad, seguridad y equidad, cumpliendo con que toda la población tenga un acceso en contextos de igualdad, incluyendo los ciudadanos con cualquier tipo de discapacidad; en otro contexto, es necesario que se cuente con una sanción generalizada para quien no respete este derecho de los usuarios, regulándolo como infracción de carácter grave, si se llegara a negar el desplazamiento de ciudadanos con discapacidad en transportes que cuentan con lugares para tal fin.

Con transporte público accesible se infiere que este debe ser alcanzable para cualquier persona de la ciudad en la que este servicio se está ejecutando, en cualquier momento y lugar. El hecho de que un usuario pueda utilizar este transporte y desplazarse libremente está relacionado con el concepto de accesibilidad. A partir de la perspectiva del transporte público, el nivel de accesibilidad se interpreta como esa facilidad de utilizar el transporte para desplazarse a cualquier rincón de la urbanidad para así realizar las actividades de la vida cotidiana (Molinero y Sánchez, 2002).

Las dimensiones elegidas para la variable, están en función de lo que se pretende medir de ella, en ese sentido las dimensiones son: En primer lugar, equipamiento y servicios; entendiendo como eje principal las actividades de transporte, el equipamiento y servicio está relacionado a un conjunto de actividades que incluyen procesos de reproducción social en todos los niveles de estructura y conciencia. A la vez, se relacionará también con un que proporciona al público de las acciones que necesita. Se incluye una serie de equipamientos que fundamentalmente corren a cargo de los municipios, aunque

también los hay de responsabilidad de los Gobiernos regionales y del Gobierno Central; los cuales permiten prestar los servicios de transporte propiamente tales, así como de abastecimiento, y otros afines. El tipo de equipamiento esta dimensionado de acuerdo a la importancia de las ciudades de cada nivel. Entre más grande sea un centro y goce de mayor categoría socio-política, el equipamiento de intercambio se vuelve más complejo y cada una de las instalaciones adquiere mayor dimensión (Villareal, 2016).

La siguiente dimensión es el concepto “Vehículos adaptados”; con este término se refiere que en el país es necesario que se adopten medidas de accesibilidad en sus vehículos de transporte de personal, medidas de accesibilidad que beneficien: personas con discapacidad, damas gestantes y adultos de avanzada edad. Estas medidas deben ser: implementación de plataformas elevadoras, silla de ruedas especial para traslado, castillas de instrucción el sistema Braille, señalización visual para ciudadanos con discapacidad sensorial, butacas específicas. En cuanto el equipaje, tiene que contar con un distintivo para estos pasajeros, con tal de darle facilidad a su caracterización otorgándole atención preferencial a los pasajeros. Por último, no se debe olvidar mencionar a los animales guías, acompañantes de los usuarios con dificultad visual. Estos tienen que trasladarse cumpliendo con los requerimientos establecidos en la normativa (Ley 28735, 2006).

La tercera dimensión es referida a la Tarifa preferencial: esta tarifa beneficia a cualquier persona con discapacidad antes se haya inscrito en el Registro Nacional del CONADIS, con esta tarifa se ha dispuesto el libre abordaje en los vehículos públicos a nivel nacional. Según la Ley N° 30412 (2016) la cual ha modificado el acápite 20° de la Ley 29973 —Ley General de la Persona con Discapacidad—, se incorpora la gratuidad en todos los servicios de transporte terrestre urbano e interurbano. Todos los ciudadanos inscritos en el Registro del CONADIS, tiene el derecho a un servicio de transporte gratuito.

También, se identifica la dimensión relacionada al Cumplimiento normativo: Las siguientes normas, la Ley de la persona con discapacidad (Ley N° 29973), y la Ley de Atención Preferente (N° 286883), refiere a que se debe brindar una atención preferencial en el sistema de transporte colectivo urbano a personas

con discapacidad, mujeres con niños pequeños o gestantes, y adultos mayores. Todo vehículo de transporte público debe tener incluido asientos reservados y espacios preferentes de fácil acceso, con la señalización necesaria. Los conductores y cobradores están obligados a hacer respetar este derecho. Es un deber cívico dar el asiento a una persona con derecho preferencial si los asientos reservados ya están ocupados en su totalidad. En la actualidad, desgraciadamente, no se cumple esto como se quisiera, y hasta los asientos reservados son ocupados por personas que no cumplen las condiciones de su uso.

Otra dimensión a tomar en cuenta es el Estado de las vías: Este se describe como un elemento indispensable de la infraestructura de transporte, será necesario para un justo crecimiento económico, de competitividad y de integración social de un país. Las vías del transporte urbano en nuestra ciudad son principalmente las carreteras, si estas son conservadas y adecuadas, a medida en que se amplía su cobertura, el tiempo de viaje se reduce, crece la seguridad y la comodidad generando ahorros y beneficios para sus usuarios, brindando resultados favorables para la economía y el bienestar social (Rojas, 2019).

Enfocándonos ahora en la variable “Accesibilidad de las personas con discapacidad”; se va a definir como la participación integral, de todas las personas —sin importar sus capacidades físicas o cognitivas, es decir, sin importar si posee discapacidad o no—, dentro de la vida diaria. Esto, en la realidad, se ve afligido por las personas con discapacidades, pues existen dificultades de accesibilidad en el contexto físico lo que impide o dificulta su movilidad, comunicación y penetración, perjudicando la unificación social que le permita tener independencia en su día a día (Pérez, 2015).

La accesibilidad, que puede ser entre medio o instrumento, facilita a las personas realizar sus actividades cotidianas con normalidad. Sin ella, no existe la posibilidad de que los ciudadanos especialmente los ciudadanos con discapacidades, utilicen plenamente sus derechos tales como el trabajo, la salud, la formación académica, derecho a recrearse y a obtener información. Se puede decir que la relación del individuo con su entorno en el que se desenvuelve, es,

precisamente, la accesibilidad. Por lo tanto, se requiere que este cuente con accesibilidad para disponer de diversos servicios herramientas que estén a su alcance y le brindan confort tales como seguridad, independencia entre otros. (Alonzo, 2016).

Para la variable accesibilidad de las personas con discapacidad, se tomaron en cuenta las siguientes dimensiones: Comenzando con la dimensión de Entorno físico: van a ser las condiciones que cumple una infraestructura, ambiente, objeto con el que la persona interactúa de alguna forma y que puedan ser manipuladas asegurando comodidad, autonomía y ningún peligro (Holts, 2006). El diseño universal va a ser el eje fundamental de esta dimensión, pues la creación de ambientes y productos para el público en general no debe presentar distinciones en edad, género o habilidad (Jiménez, 2002).

Como siguiente dimensión de la accesibilidad, tenemos el término “actitudinal”: se requiere eliminar las actitudes que ocasionan discriminación o segregación social que sean dirigidas a las personas con discapacidad. Esta va a incluir las actividades promovidas en el uso de definiciones, promociones y desarrollo de procesos inclusivos (Holst, 2006).

La siguiente dimensión es la de actividades sociales: en la actualidad, es interesante ver cómo ha incrementado la intención de conocer los niveles de participación de los ciudadanos con discapacidad, haciendo esta sección de la comunidad un poco más visibles. No se debe olvidar que la participación, refiriéndose a los ciudadanos con discapacidad, significa la implicación en situaciones de la vida, repercutiendo de manera positiva en el bienestar emocional, relaciones sociales y desarrollo en las competencias. La inversión del tiempo libre en actividades de ocio cumple un papel importante beneficiando al bienestar y calidad de vida (Corbella y Araujo, 2009).

La movilidad también es seleccionada como dimensión, y se define como un factor necesario que la persona tiene para acceder a la vida económica y social, los fallos que presente ejercer la movilidad dentro de la ciudad, niegan el derecho de los ciudadanos en participar en la vida cotidiana, y esto ocurre en mayor grado con los ciudadanos que tienen algún tipo de imposibilidad. La movilidad urbana debe presentar un equilibrio entre demandas e intereses de los usuarios y su

desplazamiento dentro de la urbanidad. Una visión integral, tomando en cuenta puntos de vistas diferentes (género, edad, peatón y discapacidad) debe estar presente en el diseño de las soluciones de movilidad. El transporte público necesita un modelo completo e integrado, que incluya lo social, económico y ambiental, para el usuario y la misma ciudad (Martínez, 2012).

Por último, tenemos la confortabilidad. Esto refiere a que el espacio público debe asegurar que el peatón transite seguro y libre, sea obligatorio su desplazamiento o por mero ocio. En los usuarios más vulnerables, en este caso, los usuarios con discapacidades, la confortabilidad se traduce en el modo en que las calles posean un pavimento seguro para su desplazamiento, sea a pie o en silla de ruedas con seguros desniveles y pendientes (Del Águila, 2019).

Desde la segunda mitad del siglo XX, parte de la población que cuenta con algún tipo de discapacidad, comenzó a tener visibilidad gracias a las diferentes movilizaciones sociales que organizaron para luchar por sus obligaciones y derechos y así poder considerarse sujetos iguales al resto de la ciudadanía. Desde entonces, empezaron a tomarse en cuenta y ser incluidas en políticas del estado, dejando de ser población marginada y subordinada a las decisiones del grupo mayoritario. En ese momento, se registra en el Programa de derechos de los ciudadanos con discapacidad, el modelo social de discapacidad, la cual fue elaborada por los sujetos en cuestión.

No fue fácil que se dé por completo el cumplimiento de los nuevos derechos otorgados, el neoliberalismo limitó varias acciones provocando la toma de conciencia del sector vulnerado para organizarse y reclamar. Gracias al trabajo en conjunto de diversas instituciones conformada por ciudadanos con algún tipo de discapacidad, se está dejando atrás la idea de que estos solo pueden ser subordinados al grupo mayoritario (en este caso, las personas que no cuentan con ninguna discapacidad motora o sensorial) y que se debe eliminar esta opresión. Por último, se llega a demostrar que estas ideas negativas de las personas con discapacidad son meras construcciones sociales que deben ser inmediatamente reemplazadas según los Derechos Humanos (Valencia, 2014).

El Marco normativo que da soporte a la investigación, está compuesto por la Constitución Política del Perú vigente (1993), artículo 7: “Las personas discapacitadas que tienen autonomía pese a contar con algún problema físico o mental tienen derecho a que se les respete su dignidad y a una moderación normativa de resguardo, readaptación y seguridad”. Y Por las leyes: Ley N.º 29973 Ley General de la Persona con Discapacidad (2012) y su normativa a través del D.S. N°002- 2014-MIMP. Ley N. 28084, Ley que norma el Parqueo Especial para Vehículos Ocupados por Personas con Discapacidad en Perú (2003). Ley N° 28735, Ley que regula la atención de las Personas con Discapacidad, Mujeres Embarazadas y Adultos Mayores en los Aeropuertos, Aeródromos, Terminales Terrestres, Ferroviarios, Marítimos y Fluviales y Medios de Transporte (2006). Ley N. 30412 que Modifica el Artículo 20 de la Ley 29973, Ley General de la Persona con Discapacidad, Disponiendo el Pase Libre en el Servicio de Transporte Público Terrestre para las Personas con Discapacidad Severa (2016).

III. METODOLOGÍA

3.1. Tipo y diseño de investigación

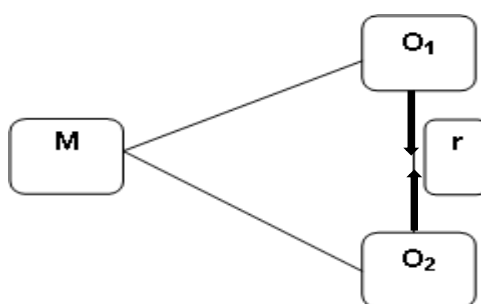
Tipo de investigación

Este estudio está basado en el modelo de investigación aplicada, tiene como premisa una problemática que debe ser mejorada e intervenida. Inicia con la elaboración de una descripción íntegra de la situación a mejorar, después, se complementa con elementos teóricos que le den sustento de validez (Cerdeña, 1997).

En relación al enfoque de la investigación, es cuantitativa, puesto que su contrastación es realizada mediante el recojo de datos cuantitativos orientados por definiciones empíricas medibles, derivadas de las definiciones teóricas con las cuales son elaboradas la hipótesis de la investigación (Hernández et al, 2010).

Diseño de investigación

En cuanto a su diseño es no experimental, puesto que se observa el fenómeno en la realidad para, posteriormente, analizarlos sin que ninguna variable sea manipulada. El diseño es transeccional correlacional simple; establece relaciones entre variables en un tiempo establecido por el investigador; Según Hernández, et al (2010), es descrita la relación entre dos o más variables en un tiempo establecido. El esquema se presenta a continuación:



Dónde:

M: Muestra (Trabajadores de la Oficina Municipal de Atención a las Personas con Discapacidad (OMAPED), Gerencia de transportes del Gobierno Regional de La Libertad y personas con discapacidad del distrito de Trujillo, 2020).

O1: Observación de la variable 1: Gestión del transporte público urbano inclusivo

O2: Observación de la variable 2: Accesibilidad de las personas con discapacidad

r : Relación de las variables

3.2. Variables y operacionalización

Definición conceptual

Variable 1: Gestión del transporte público urbano inclusivo

Este servicio implica que toda persona, sin importar sexo, edad o localidad, tengan la libertad de acceder a este servicio, tampoco negándole este servicio a los ciudadanos con origen extranjero, cultura diferente y, por supuesto, a los ciudadanos que poseen una discapacidad. En pocas palabras, debe ser un servicio que no suministre requerimientos al entrar, así como tampoco para excluir a cierto sector de la población y con la finalidad de que se cumplan los derechos a la igualdad de condiciones y a la colaboración. Todas las personas deben estar beneficiadas de un servicio adaptado a sus necesidades (Lucero, 2016).

Variable 2: Accesibilidad de las personas con discapacidad

Es la participación integral, de todas las personas sin importar sus capacidades físicas o cognitivas, es decir, sin importar si posee discapacidad o no, dentro de la vida diaria. Esto, en la realidad, se ve afligido por las personas con discapacidades, pues existen dificultades de accesibilidad en el contexto físico lo que impide o dificultad su movilidad, comunicación y penetración, perjudicando la unificación social que le permita tener independencia en su día a día (Pérez, 2015).

Definición operacional

Variable 1: Gestión del transporte público urbano inclusivo

La variable se ha operacionalizado mediante las siguiente 5 dimensiones: equipamientos y servicios, vehículos adaptados, tarifa preferencial, cumplimiento normativo, estado de las vías. Se aplicó un cuestionario como instrumento, el cual está compuesto por 30 ítems.

Variable 2: Accesibilidad de las personas con discapacidad

La variable se ha operacionalizado mediante las siguiente 5 dimensiones: entorno físico, actitudinal, actividades sociales, movilidad, confortabilidad. Para medirla, también tuvo de instrumento aplico, un cuestionario compuesto por 30 ítems.

3.3. Población, muestra, muestreo, unidad de análisis

Población

Es un grupo con características similares y particulares finitas o infinitas; en este estudio está conformada por los trabajadores de la Oficina Municipal de Atención a las Personas con Discapacidad (OMAPED), trabajadores de la Gerencia de transportes del Gobierno Regional de La Libertad y personas con discapacidad del distrito de Trujillo, 2020.

Tabla 1

Distribución de los trabajadores de OMAPED, Gerencia de transportes del Gobierno Regional de La Libertad y personas con discapacidad del distrito de Trujillo, 2020.

Condición	Sexo		Total
	Hombres	Mujeres	
Trabajadores de OMAPED	6	4	10
Trabajadores de la GRT La Libertad	12	8	20
Personas con discapacidad	33836	38003	71839
Total	33854	38015	71869

Fuente: Gobierno Regional de La Libertad/ Municipalidad Provincial de Trujillo/INEI (2017).

Criterios de inclusión

Trabajadores nombrados y contratados de la Oficina Municipal de Atención a las Personas con Discapacidad (OMAPED) de la Municipalidad Provincial de Trujillo, 2020.

Trabajadores nombrados y contratados de la Gerencia de transportes del Gobierno Regional de La Libertad, 2020.

Personas del sexo femenino y masculino con discapacidad del distrito de Trujillo, 2020.

Criterios de exclusión

Trabajadores contratados y nombrados de otras gerencias del Gobierno Regional de La Libertad, 2020.

Personas del sexo femenino y masculino con discapacidad de otros distritos de la Región La Libertad, 2020.

Muestra

Reúne un subconjunto de una población que está siendo estudiada, representará el estudio del universo elegido. Se determinará su tamaño a través de la fórmula de muestreo aleatorio simple para una población finita. A continuación, se muestra la fórmula aplicada:

$$n_o = \frac{Z^2 N \cdot p \cdot q}{(N - 1)E^2 + Z^2 \cdot p \cdot q}$$

Dónde:

n_o = Tamaño de la muestra inicial

N = Población = 71869

Z = Nivel de confianza (Dist. Normal) = 1.96

E = Error permitido ($\alpha = 7\%$) = 0.07

p = Probabilidad de éxito = 0.5

q = Probabilidad de fracaso = 0.5

Remplazando valores:

$$n_o = \frac{(71869)(1.96)^2(0.5)(0.5)}{(71869 - 1)(0.07)^2 + (1.96)^2(0.5)(0.5)}$$

$$n_o = 196$$

Después de aplicar la fórmula, está la componen 196 personas; a continuación, se presenta su repartición:

Tabla 2

Distribución de la muestra de los trabajadores de la OMAPED, GRT y personas con discapacidad del distrito de Trujillo, 2020

Condición	Sexo		Total
	Hombres	Mujeres	
Trabajadores de OMAPED	6	4	10
Trabajadores de la GRT La Libertad	12	8	20
Personas con discapacidad	80	86	166
Total	98	98	196

Fuente: Gobierno Regional de La Libertad/ Municipalidad Provincial de Trujillo/INEI (2017).

Muestreo

Se determinó el tamaño de la muestra mediante la fórmula de muestreo probabilístico aleatorio simple para poblaciones finitas.

Unidad de análisis

Trabajador de la OMAPED, Gerencia de transportes del Gobierno Regional de La Libertad y persona con discapacidad del distrito de Trujillo, 2020.

3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Técnicas

La encuesta: Se utilizó la técnica de la encuesta porque facilitó recoger los datos y la información proporcionada por de las personas elegidas como parte de la muestra acerca de las variables de estudio.

Instrumentos

El cuestionario: fue elaborado de forma ordenada en función de las dimensiones de cada variable, las preguntas que se usaron en el mismo son cerradas con múltiple opción de respuesta, se aplicaron a los trabajadores seleccionados parte de OMAPED, Gerencia de transportes del Gobierno Regional de La Libertad y personas con discapacidad del distrito de Trujillo, 2020.

Este cuestionario relacionado a la variable 1: Gestión del transporte público urbano inclusivo; está compuesta por 5 dimensiones: equipamientos y servicios,

vehículos adaptados, tarifa preferencial, cumplimiento normativo, estado de las vías; totalizando la cantidad de 30 ítems.

El cuestionario referido a la variable 2: Accesibilidad de las personas con discapacidad; está compuesta por 5 dimensiones: entorno físico, actitudinal, actividades sociales, movilidad, confortabilidad; totalizando la cantidad de 30 ítems.

Validez y confiabilidad del instrumento

La confiabilidad y validez se reflejan en cómo los instrumentos se ajustan a los requerimientos del estudio. Siendo estos constructos concernientes al estudio, a partir de una visión positivista, teniendo como finalidad brindar a los instrumentos y datos recolectados, precisión y la brevedad requerida.

Validez del instrumento

A partir de tres expertos se pudo validar el instrumento. La validación se realizó en el proceso del estudio en el cual es requerido su aplicación, con objetivo de otorgar conformidad de estos; el juicio de investigadores expertos tiene importancia en el aspecto metodológico, posibilitando la reducción de los errores y ofreciendo la idoneidad del instrumento. El resultado fue favorable sugiriendo su aplicación.

En esta investigación fue realizada por:

Dr. González González Dionicio Godofredo

Dr. Pedro Otoniel Morales Salazar

Dr. José Manuel Cubas Vargas

Confiabilidad del instrumento

En este estudio los instrumentos se sometieron a una prueba piloto a través de la recopilación de los datos proporcionados por 20 personas entre trabajadores de la OMAPED, Gerencia de transportes del Gobierno Regional de La Libertad y personas con discapacidad del distrito de Trujillo, 2020; se determinó mediante el Coeficiente de Alfa de Cronbach en el programa de estadística para ciencias sociales SPSS (V24).

La confiabilidad obtenida para el cuestionario de la variable Gestión del transporte público urbano inclusivo fue de 0,874 correspondiente al nivel bueno.

La confiabilidad obtenida para el cuestionario de la variable Accesibilidad de las personas con discapacidad fue de 0,867 correspondiente al nivel bueno.

3.5. Procedimientos

Se redactó la realidad problemática referida a la gestión del transporte público urbano inclusivo y la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, durante el año 2020.

Se sistematizó de la información teórica: selección de antecedentes, elección de teorías y enfoques conceptuales de la materia.

Se diseñó el cuerpo metodológico a usar; población, muestreo, muestra, técnicas e instrumentos para la recolección de datos, asimismo su confiabilidad y validez.

Se elaboraron y aplicaron los instrumentos para recopilar los datos a la muestra seleccionada (trabajadores de OMAPED, Gerencia de transportes del Gobierno Regional de La Libertad y personas con discapacidad del distrito de Trujillo, 2020).

Se elaboraron las bases de datos con la información de las variables y sus dimensiones.

Se procesaron los datos en el programa de estadística para Ciencias Sociales (SPSS V24).

Se interpretaron tablas y se hizo la discusión de las mismas con las teorías y antecedentes seleccionados para la investigación.

Se obtuvieron las conclusiones finales del tema en investigación.

3.6. Método de análisis de datos

Estadística descriptiva

Matriz Excel de datos con el contenido proveniente de los cuestionarios de ambas variables y de sus dimensiones.

Elaboración de tablas para la distribución de frecuencias de variables y dimensiones.

Estadística inferencial

Para la contrastación de las hipótesis de investigación tanto general como específicas, se utilizó el programa de estadística para Ciencias Sociales (SPSS V24).

Se uso la Prueba de Kolmogorov-Smirnov con un nivel de significancia al 5% para el análisis de la normalidad que se encuentra en el Anexo 11 (tabla 13[]) en donde se aprecia que la muestra en sus variables y dimensiones no se distribuyen con normalidad, por lo tanto, para la prueba de correlación voy a emplear Rho De Spearman.

3.7. Aspectos éticos

Con la necesidad de proteger la información durante el proceso de la investigación, se consideraron los siguientes aspectos éticos:

Consentimiento informado: se aseguró que los participantes colaboren en el estudio por propia voluntad dado que la investigación es compatible con sus preferencias, intereses y valores.

Selección equitativa de los sujetos: Los sujetos seleccionados fueron escogidos por estar relacionados a la problemática de interés.

Libre Participación: Más que aplicar los cuestionarios a los participantes, implicando igualmente los conocimientos que ya tengan acerca de la temática del cuestionario.

Respeto: Aspecto importante en cualquier investigación, sobre todo con el grupo participante principal que son las personas con discapacidad, se debe tratar a cada uno de ellos como agentes autónomos y proteger su integridad.

Retribución y beneficio: Se siguió dos premisas, incrementar beneficios disminuyendo cualquier posibilidad de daño y no perjudicar a ningún participante.

IV. RESULTADOS

4.1. Descripción de resultados

Tabla 3

Niveles de la gestión del transporte público urbano inclusivo en la ciudad de Trujillo, 2020

NIVELES	Gestión del transporte público urbano inclusivo	
	f	%
Deficiente	115	58.7
Regularmente eficiente	57	29.1
Eficiente	24	12.2
TOTAL	196	100

Nota. Base de datos de la gestión del transporte público urbano inclusivo

Interpretación: en la tabla 3 se observa que el 58.7% de los trabajadores de la OMAPED, Gerencia de transportes del Gobierno Regional de La Libertad y personas con discapacidad del distrito de Trujillo consideran un nivel deficiente de la gestión del transporte público urbano inclusivo, mientras que el 29.1% consideran un nivel regularmente eficiente y el 12.2% un nivel eficiente. En consecuencia, se identifica que la gestión del transporte público urbano inclusivo en la ciudad de Trujillo tiene un nivel predominantemente deficiente.

Tabla 4

Niveles de las dimensiones de la gestión del transporte público urbano inclusivo en la ciudad de Trujillo, 2020

NIVELES	Equipamientos y servicios		Vehículos adaptados		Tarifa preferencial		Cumplimiento normativo		Estado de las vías	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
Deficiente	126	64.3	111	56.6	99	50.5	94	48	103	52.6
Regularmente eficiente	46	23.5	57	29.1	69	35.2	74	37.7	62	31.6
Eficiente	24	12.2	28	14.3	28	14.3	28	14.3	31	15.8
TOTAL	196	100	196	100	196	100	196	100	196	100

Nota. Base de datos de la gestión del transporte público urbano inclusivo

Interpretación: en la tabla 4 se observa que el nivel que tiene preponderancia en las dimensiones de la gestión del transporte público urbano inclusivo es el nivel deficiente, en los porcentajes descritos a continuación: equipamientos y servicios con 64.3%, vehículos adaptados con 56.6%, tarifa preferencial con 50.5%, cumplimiento normativo con 48%, estado de las vías con 52.6%.

Tabla 5

Niveles de la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020.

NIVELES	Accesibilidad de las personas con discapacidad	
	f	%
Mala	112	57.2
Regular	60	30.6
Buena	24	12.2
TOTAL	196	100

Nota. Base de datos de la accesibilidad de las personas con discapacidad

Interpretación: en la tabla 5 se observa que el 57.2% de los trabajadores de la OMAPED, Gerencia de transportes del Gobierno Regional de La Libertad y personas con discapacidad del distrito de Trujillo consideran un nivel malo de la accesibilidad de las personas con discapacidad, mientras que el 30.6 consideran un nivel regular y el 12.2% un nivel bueno. En consecuencia, se identifica que la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo tiene un nivel predominantemente malo.

Tabla 6

Niveles de las dimensiones de la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020

NIVELES	Entorno físico		Actitudinal		Actividades sociales		Movilidad		Confortabilidad	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
Mala	111	56.6	114	58.2	109	55.6	112	57.2	115	58.7
Regular	56	28.5	55	28.1	59	30.1	56	28.5	48	24.5
Buena	29	14.9	27	13.7	28	14.3	28	14.3	33	16.8
TOTAL	196	100	196	100	196	100	196	100	196	100

Nota. Base de datos de la accesibilidad de las personas con discapacidad

Interpretación: en la tabla 6 se observa que el nivel que tiene predominancia en las dimensiones de la accesibilidad de las personas con discapacidad es el nivel malo, en los porcentajes descritos a continuación: entorno físico con 56.6%, actitudinal con 58.2%, actividades sociales con 55.6%, movilidad con 57.2% y confortabilidad con 58.7%.

4.2. Contrastación de hipótesis

Hipótesis general

Tabla 7

Relación de la gestión del transporte público urbano inclusivo y la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020

GESTIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO INCLUSIVO		ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS DISCAPACITADAS			Total
		Mala	Regular	Buena	
Deficiente	N	112	3	0	115
	%	57,1%	1,5%	0,0%	58,7%
Regularmente eficiente	N	0	57	0	57
	%	0,0%	29,1%	0,0%	29,1%
Eficiente	N	0	0	24	24
	%	0,0%	0,0%	12,2%	12,2%
Total	N	112	60	24	196
	%	57,1%	30,6%	12,2%	100,0%

Correlaciones

		Gestión del transporte público urbano inclusivo	Accesibilidad de las personas discapacitadas
Rho de Spearman	Gestión del transporte público urbano inclusivo	Coeficiente de correlación	1,000
		Sig. (bilateral)	,935**
		N	,000
			196

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Nota. Base de datos de la gestión del transporte público urbano inclusivo y la accesibilidad de las personas con discapacidad

Interpretación: en la tabla 7 se observa que el 57.1% de los trabajadores de la OMAPED, Gerencia de transportes del Gobierno Regional de La Libertad y personas con discapacidad del distrito de Trujillo consideran que la gestión del

transporte público urbano inclusivo es deficiente y la accesibilidad de las personas con discapacidad es mala; siendo el coeficiente de correlación de Spearman $Rho = 0.935$ (muy alto grado de correlación y positiva), con nivel de significancia $p = 0.000$ menor al 1% ($p < 0.01$), se comprueba que existe relación directa y significativa entre la gestión del transporte público urbano inclusivo y la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020.

Hipótesis específicas

Tabla 8

Relación de los equipamientos y servicios y la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020.

EQUIPAMIENTO Y SERVICIOS		ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS DISCAPACITADAS			Total
		Mala	Regular	Buena	
Deficiente	N	112	14	0	126
	%	57,1%	7,1%	0,0%	64,3%
Regularmente eficiente	N	0	46	0	46
	%	0,0%	23,5%	0,0%	23,5%
Eficiente	N	0	0	24	24
	%	0,0%	0,0%	12,2%	12,2%
Total	N	112	60	24	196
	%	57,1%	30,6%	12,2%	100,0%

Correlaciones

		Equipamiento y servicios	Accesibilidad de las personas discapacitadas
Rho de Spearman	Coeficiente de correlación	1,000	,793**
	Sig. (bilateral)	.	,000
	N	196	196

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Nota. Base de datos de la gestión del transporte público urbano inclusivo y la accesibilidad de las personas con discapacidad

Interpretación: en la tabla 8 se observa que el 57.1% de los trabajadores de la OMAPED, Gerencia de transportes del Gobierno Regional de La Libertad y personas con discapacidad del distrito de Trujillo consideran que los

equipamientos y servicios son deficientes y la accesibilidad de las personas con discapacidad es mala; siendo el coeficiente de correlación de Spearman $Rho = 0.793$ (alto grado de correlación y positiva), con nivel de significancia $p = 0.000$ menor al 1% ($p < 0.01$), se comprueba que existe relación directa y significativa entre la gestión del transporte público urbano inclusivo a través de los equipamientos y servicios y la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020.

Tabla 9

Relación de los vehículos adaptados y la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020

VEHICULOS ADAPTADOS		ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS DISCAPACITADAS			Total
		Mala	Regular	Buena	
Deficiente	N	104	7	0	111
	%	53,1%	3,6%	0,0%	56,6%
Regularmente eficiente	N	8	49	0	57
	%	4,1%	25,0%	0,0%	29,1%
Eficiente	N	0	4	24	28
	%	0,0%	2,0%	12,2%	14,3%
Total	N	112	60	24	196
	%	57,1%	30,6%	12,2%	100,0%

Correlaciones				
				Accesibilidad de las personas discapacitadas
		Vehículos adaptados		
Rho de Spearman	Vehículos adaptados	Coeficiente de correlación	1,000	,783**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	196	196

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Nota. Base de datos de la gestión del transporte público urbano inclusivo y la accesibilidad de las personas con discapacidad

Interpretación: en la tabla 9 se observa que el 53.1% de los trabajadores de la OMAPED, Gerencia de transportes del Gobierno Regional de La Libertad y

personas con discapacidad del distrito de Trujillo consideran que los vehículos adaptados son deficientes y la accesibilidad de las personas con discapacidad es mala; siendo el coeficiente de correlación de Spearman $Rho = 0.783$ (alto grado de correlación y positiva), con nivel de significancia $p = 0.000$ menor al 1% ($p < 0.01$), se comprueba que existe relación directa y significativa entre la gestión del transporte público urbano inclusivo a través de vehículos adaptados y la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020.

Tabla 10

Relación de la tarifa preferencial y la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020

TARIFA PREFERENCIAL		ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS DISCAPACITADAS			Total
		Mala	Regular	Buena	
Deficiente	N	93	6	0	99
	%	47,4%	3,1%	0,0%	50,5%
Regularmente eficiente	N	19	50	0	69
	%	9,7%	25,5%	0,0%	35,2%
Eficiente	N	0	4	24	28
	%	0,0%	2,0%	12,2%	14,3%
Total	N	112	60	24	196
	%	57,1%	30,6%	12,2%	100,0%

Correlaciones			
		Tarifa preferencial	Accesibilidad de las personas discapacitadas
Rho de Spearman	Tarifa preferencial	Coeficiente de correlación	1,000
		Sig. (bilateral)	,864**
		N	,000
			196

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Nota. Base de datos de la gestión del transporte público urbano inclusivo y la accesibilidad de las personas con discapacidad

Interpretación: en la tabla 10 se observa que el 47.4% de los trabajadores de la OMAPED, Gerencia de transportes del Gobierno Regional de La Libertad y

personas con discapacidad del distrito de Trujillo consideran que la tarifa preferencial es deficiente y la accesibilidad de las personas con discapacidad es mala; siendo el coeficiente de correlación de Spearman $Rho = 0.864$ (alto grado de correlación y positiva), con nivel de significancia $p = 0.000$ menor al 1% ($p < 0.01$), se comprueba que existe relación directa y significativa entre la gestión del transporte público urbano inclusivo a través de la tarifa preferencial y la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020.

Tabla 11

Relación del cumplimiento normativo y la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020.

CUMPLIMIENTO NORMATIVO		ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS DISCAPACITADAS			Total
		Mala	Regular	Buena	
Deficiente	N	91	3	0	94
	%	46,4%	1,5%	0,0%	48,0%
Regularmente eficiente	N	21	53	0	74
	% d	10,7%	27,0%	0,0%	37,8%
Eficiente	N	0	4	24	28
	%	0,0%	2,0%	12,2%	14,3%
Total	N	112	60	24	196
	%	57,1%	30,6%	12,2%	100,0%

Correlaciones				
			Cumplimiento normativo	Accesibilidad de las personas discapacitadas
Rho de Spearman	Cumplimiento normativo	Coeficiente de correlación	1,000	,834**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	196	196

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Nota. Base de datos de la gestión del transporte público urbano inclusivo y la accesibilidad de las personas con discapacidad

Interpretación: en la tabla 11 se observa que el 46.4% de los trabajadores de la OMAPED, Gerencia de transportes del Gobierno Regional de La Libertad y personas con discapacidad del distrito de Trujillo consideran que el cumplimiento

normativo es deficiente y la accesibilidad de las personas con discapacidad es mala; siendo el coeficiente de correlación de Spearman $Rho = 0.834$ (alto grado de correlación y positiva), con nivel de significancia $p = 0.000$ menor al 1% ($p < 0.01$), se comprueba que existe relación directa y significativa entre la gestión del transporte público urbano inclusivo a través del cumplimiento normativo y la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020.

Tabla 12

Relación del estado de las vías y la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020.

ESTADO DE LAS VIAS		ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS DISCAPACITADAS			Total
		Mala	Regular	Buena	
Deficiente	N	100	3	0	103
	%	51,0%	1,5%	0,0%	52,6%
Regularmente eficiente	N	12	50	0	62
	%	6,1%	25,5%	0,0%	31,6%
Eficiente	N	112	60	24	31
	%	57,1%	30,6%	12,2%	15,8%
Total	N	70	102	24	196
	%	35,7%	52,0%	12,2%	100,0%

Correlaciones

			Estado de las vías	Accesibilidad de las personas discapacitadas
Rho de Spearman		Coeficiente de correlación	1,000	,836**
	Estado de las vías	Sig. (bilateral)	.	,000
		N	196	196
		N	196	196

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Nota. Base de datos de la gestión del transporte público urbano inclusivo y la accesibilidad de las personas con discapacidad

Interpretación: en la tabla 12 se observa que el 51.0% de los trabajadores de la OMAPED, Gerencia de transportes del Gobierno Regional de La Libertad y personas con discapacidad del distrito de Trujillo consideran que el estado de las vías es deficiente y la accesibilidad de las personas con discapacidad es mala; siendo el coeficiente de correlación de Spearman $Rho = 0.836$ (alto grado de correlación y positiva), con nivel de significancia $p = 0.000$ menor al 1% ($p < 0.01$), se comprueba que existe relación directa y significativa entre la gestión

del transporte público urbano inclusivo a través del buen estado de las vías y la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020.

V. DISCUSIÓN

La discriminación de este sector se refleja en cómo se les niega oportunidades en la sociedad, vulnerando los derechos y marginándolos al punto de que no pueden vivir en igualdad con el resto de la población. La accesibilidad, como derecho no cumplido, es un claro ejemplo de esta exclusión discreta, sistemática e histórica, lo podemos ver en cómo las autoridades no mejoran el derecho de acceso al servicio de transporte público.

Los sistemas de transporte público urbano no están ofreciendo espacios que cumplan con los requisitos de acceso, entonces, el derecho de libre movilización para las personas con discapacidad está siendo vulnerado en ese aspecto. La exclusión de las personas con discapacidad a su libre desplazamiento conlleva que no pueda integrarse a la vida económica, perjudicando su calidad de vida. En el Perú, no se han logrado corregir los numerosos errores en el entorno de servicio de transporte urbano por mucho que haya leyes y normativas orientadas a la problemática.

Si hablamos de los usuarios que se desplazan a través de silla de ruedas, son de los más vulnerados en la problemática de la accesibilidad al transporte público interrumpiendo actividades necesarias para su bienestar y calidad de vida como lo es acceder a la educación o a los centros sanitarios de rehabilitación, también se niega la posibilidad de movilizarse hacia la vida laboral. Es por eso, que esta situación ha provocado la elaboración constante de estrategias y políticas que intentan mejorar el sistema de movilidad en general, pues es el derecho de toda persona el de transitar con seguridad por la ciudad con la finalidad de optimizar su entorno diario para el desarrollo de sus actividades cotidianas. El derecho de poder acceder al transporte en cualquier momento y lugar es a lo que se le denomina derecho al transporte, y es un principio para cualquier ciudadano.

La movilidad es un factor elemental para que una persona pueda integrarse al mundo social y económico, negándose este derecho, la vida cotidiana no se puede ejercer de modo pleno. Es posible lograr un derecho de acceso íntegro al servicio de transporte público una vez se haya capacitado a la población en general en el ámbito de un cambio de actitud inclusivo con las personas que

sufren algún tipo de discapacidad. En la actualidad se ha demostrado que el servicio de transporte público no cuenta con las medidas y los espacios necesarios (accesibilidad) que una persona con discapacidad necesita para llevar a cabo su libre movilización, tampoco la calidad ni la cobertura que es obligatoria de cumplir y mucho menos, la normatividad que debería proteger a este tipo de usuarios.

En general, las personas con discapacidad no disponen de un gran poder adquisitivo por lo que es frecuente que no posean un vehículo personal. El servicio público urbano debería ser su medio de transporte primario, pero si apenas está en condición para la población en general, mucho menos para los que sufren una discapacidad. Estos hechos incrementan la exclusión social, pues se imposibilita a este sector de la población a conseguir un trabajo, tener acceso a los servicios necesarios como lo son los de estudio, salud, entretenimiento y compras.

De los resultados estadísticos encontrados en la investigación respecto al nivel de gestión del transporte público urbano inclusivo y la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo; se tiene que en la tabla 3 el 58.7% de los trabajadores de la OMAPED, Gerencia de transportes del Gobierno Regional de La Libertad y personas con discapacidad del distrito de Trujillo consideran un nivel deficiente de la gestión del transporte público urbano inclusivo, mientras que el 29.1% consideran un nivel regularmente eficiente y el 12.2% un nivel eficiente. En consecuencia, se identifica que la gestión del transporte público urbano inclusivo en la ciudad de Trujillo tiene un nivel predominantemente deficiente. Estos datos pueden ser complementados con lo que señala Lucero (2016), sobre la gestión del transporte público, este servicio implica que toda persona, sin importar sexo, edad o localidad, tengan la libertad de acceder a este servicio, tampoco negándole este servicio a los ciudadanos con origen extranjero, cultura diferente y, por supuesto, a los ciudadanos que poseen una discapacidad. En pocas palabras, debe ser un servicio que no suministre requerimientos al entrar, así como tampoco para excluir a cierto sector de la población y con la finalidad de que se cumplan los derechos a la igualdad

de condiciones y a la colaboración. Todas las personas deben estar beneficiadas de un servicio adaptado a sus necesidades

Así también, en la tabla 4 se observa que el nivel que tiene preponderancia en las dimensiones de la gestión del transporte público urbano inclusivo es el nivel deficiente, en los porcentajes descritos a continuación: equipamientos y servicios con 64.3%, vehículos adaptados con 56.6%, tarifa preferencial con 50.5%, cumplimiento normativo con 48%, estado de las vías con 52.6%. Para la Defensoría del Pueblo de Bolivia (2020), el transporte urbano debe estar bajo estándares de calidad, seguridad y equidad, cumpliendo con que toda la población tenga un acceso en contextos de igualdad, incluyendo los ciudadanos con cualquier tipo de discapacidad; en otro contexto, es necesario que se cuente con una sanción generalizada para quien no respete este derecho de los usuarios, regulándolo como infracción de carácter grave, si se llegara a negar el desplazamiento de ciudadanos con discapacidad en transportes que cuentan con lugares para tal fin.

En la tabla 5 se observa que el 57.2% de los trabajadores de la OMAPED, Gerencia de transportes del Gobierno Regional de La Libertad y personas con discapacidad del distrito de Trujillo consideran un nivel malo de la accesibilidad de las personas con discapacidad, mientras que el 30.6 consideran un nivel regular y el 12.2% un nivel bueno. En consecuencia, se identifica que la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo tiene un nivel predominantemente malo. En relación a estos resultados, cabe añadir lo que sostiene Pérez (2015) sobre la participación integral, de todas las personas sin importar sus capacidades físicas o cognitivas, es decir, sin importar si posee discapacidad o no, dentro de la vida diaria. Esto, en la realidad, se ve afligido por las personas con discapacidades, pues existen dificultades de accesibilidad en el contexto físico lo que impide o dificulta su movilidad, comunicación y penetración, perjudicando la unificación social que le permita tener independencia en su día a día.

De igual manera, en la tabla 6 se observa que el nivel que tiene predominancia en las dimensiones de la accesibilidad de las personas con discapacidad es el nivel malo, en los porcentajes descritos a continuación: entorno físico con 56.6%,

actitudinal con 58.2%, actividades sociales con 55.6%, movilidad con 57.2% y confortabilidad con 58.7%. En función de estos resultados, se debe tomar lo señalado por Alonzo (2016), cuando expresa que la accesibilidad puede ser entre medio o instrumento, facilita a las personas realizar sus actividades cotidianas con normalidad. Sin ella, no existe la posibilidad de que los ciudadanos especialmente los ciudadanos con discapacidades, utilicen plenamente sus derechos tales como el trabajo, la salud, la formación académica, derecho a recrearse y a obtener información. Se puede decir que la relación del individuo con su entorno en el que se desenvuelve, es, precisamente, la accesibilidad. Por lo tanto, se requiere que este cuente con accesibilidad para disponer de diversos servicios herramientas que estén a su alcance y le brindan confort tales como seguridad, independencia entre otros.

En relación con los resultados de las hipótesis, se tiene en la tabla 7 que el 57.1% de los trabajadores de la OMAPED, Gerencia de transportes del Gobierno Regional de La Libertad y personas con discapacidad del distrito de Trujillo consideran que la gestión del transporte público urbano inclusivo es deficiente y la accesibilidad de las personas con discapacidad es mala; siendo el coeficiente de correlación de Spearman $Rho = 0.935$ (muy alto grado de correlación y positiva), con nivel de significancia $p = 0.000$ menor al 1% ($p < 0.01$), se comprueba que existe relación directa y significativa entre la gestión del transporte público urbano inclusivo y la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020. Los resultados antes encontrados pueden ser contrastados con lo encontrado por Poveda, Márquez y Monroy (2017) sus encuestas tuvieron como resultado que el 95% de los ciudadanos con discapacidad, tiene dificultad para desplazarse en la ciudad, con el 88% de estos usando transporte público y el resto, utilizando taxi (lo cual incrementa los costos de desplazo). Se concluyó, entonces, que existe una importante parte de información para el desarrollo de este servicio el patrón de traslado e inconvenientes a los que se enfrentan los ciudadanos con alguna discapacidad en la ciudad de Tunja, en Colombia.

Los resultados antes presentados, también se sostienen en la Teoría del Servicio, la misma que resulta fundamental puesto que resulta fundamental su

presencia en el presente trabajo, dado que, si se refiere al transporte urbano, haciendo alusión a un servicio; esta teoría plantea el cómo se da la prestación de un servicio ante la demanda que tiene la población de este, inequívocamente, en la sociedad surgió la necesidad de transportarse de un lugar a otro, razón por la cual surgió el servicio del transporte. Dentro de la teoría del Estado y el Derecho, está, por supuesto, la teoría del servicio público, cambiando la manera en la que concebimos los elementos de la naturaleza del Estado. En vez de percibirlo como un poder de mando, esta teoría quiere convertir al Estado en una entidad colaboradora a nivel nacional los cuales aseguren el buen uso del sistema público y a su vez sancione la normativa del derecho. Serán representantes de un poder social los gobiernos, quienes gerencian los servicios públicos, teniendo al hombre como destinatario de sus funciones y convirtiendo al gobernante su servidor (Matías, 2013).

En la tabla 8 se observa que el 57.1% de los trabajadores de la OMAPED, Gerencia de transportes del Gobierno Regional de La Libertad y personas con discapacidad del distrito de Trujillo consideran que los equipamientos y servicios son deficientes y la accesibilidad de las personas con discapacidad es mala; siendo el coeficiente de correlación de Spearman $Rho = 0.793$ (alto grado de correlación y positiva), con nivel de significancia $p = 0.000$ menor al 1% ($p < 0.01$), se comprueba que existe relación directa y significativa entre la gestión del transporte público urbano inclusivo a través de los equipamientos y servicios y la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020. Esto resultados pueden ser contrastados con lo encontrado por Sáez (2020). En su estudio en la ciudad de Santiago de Chile, se concluye que debe considerarse al momento de planificar una política de movilidad urbana, la problemática, es decir, contemplando el proceso de urbanización que se desarrolla en paralelo. Hasta ahora, las decisiones no han sido adecuadas puesto que, son las ciudades las que se adecuan al sistema de transporte público, y no debe ser así, el sistema de transporte el que debe ser diseñado de acuerdo a la ciudad.

Además, en la tabla 9 se observa que el 53.1% de los trabajadores de la OMAPED, Gerencia de transportes del Gobierno Regional de La Libertad y personas con discapacidad del distrito de Trujillo consideran que los vehículos

adaptados son deficientes y la accesibilidad de las personas con discapacidad es mala; siendo el coeficiente de correlación de Spearman $Rho = 0.783$ (alto grado de correlación y positiva), con nivel de significancia $p = 0.000$ menor al 1% ($p < 0.01$), se comprueba que existe relación directa y significativa entre la gestión del transporte público urbano inclusivo a través de vehículos adaptados y la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020. Respecto de estos datos, Loyola, Puertas y Rengifo (2018) concluyeron que la percepción sobre el gran número de ciudadanos desatendidos con situaciones adecuadas, dado que el sistema que actualmente es ofrecido contiene restricciones e insatisfacción por parte del ciudadano. El gran porcentaje del 92% muestra que las personas encuestadas se han enfrentado a inconvenientes con el servicio de transporte privado (taxi), eso puede ser una oportunidad para estos de ofrecer un servicio accesible logrando estándares de seguridad y calidad.

En la tabla 10 se observa que el 47.4% de los trabajadores de la OMAPED, Gerencia de transportes del Gobierno Regional de La Libertad y personas con discapacidad del distrito de Trujillo consideran que la tarifa preferencial es deficiente y la accesibilidad de las personas con discapacidad es mala; siendo el coeficiente de correlación de Spearman $Rho = 0.864$ (alto grado de correlación y positiva), con nivel de significancia $p = 0.000$ menor al 1% ($p < 0.01$), se comprueba que existe relación directa y significativa entre la gestión del transporte público urbano inclusivo a través de la tarifa preferencial y la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020. Esto resultados guardan relación con lo que encontró Santiago (2018) en su estudio se concluye que han sido vulnerados los derechos de los ciudadanos cuya discapacidad motora les ha obligado a usar silla de ruedas, pues el servicio de transportes no cuenta con componentes de accesibilidad, el cual debería implementar el autónomo acceso al contexto diario, escenario que incide en quebrantamiento al art. 15 de la Ley N° 29973, Ley General de las Personas con Discapacidad, así se evidencio en el análisis y entrevistas llevadas a cabo.

Igualmente, en la tabla 11 se observa que el 46.4% de los trabajadores de la OMAPED, Gerencia de transportes del Gobierno Regional de La Libertad y personas con discapacidad del distrito de Trujillo consideran que el cumplimiento

normativo es deficiente y la accesibilidad de las personas con discapacidad es mala; siendo el coeficiente de correlación de Spearman $Rho = 0.834$ (alto grado de correlación y positiva), con nivel de significancia $p = 0.000$ menor al 1% ($p < 0.01$), se comprueba que existe relación directa y significativa entre la gestión del transporte público urbano inclusivo a través del cumplimiento normativo y la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020. Al respecto Gento y Elorduy (2016), concluyen que ha habido avances importantes en la ciudad de Valladolid con la adaptación de su transporte público aún sin cumplir por completo requerimientos de accesibilidad que establece el reglamento actual. Estos requisitos (tanto en acceso y parada) se vienen cumpliendo con un bajo porcentaje del 14,46%. Referido a los requisitos impuestos de acceso a la parada, se cumplieron satisfactoriamente con el 92%, siendo este, una alta ponderabilidad. Este porcentaje ha reflejado que el pavimento, la acera, así como las avenidas de la ciudad de Valladolid, han sido dispuestos para que los ciudadanos con discapacidad física accedan de forma independiente al paradero. No obstante, estos requerimientos críticos en el paradero penalizaran el nivel total de cumplimiento.

En la tabla 12 se observa que el 51.0% de los trabajadores de la OMAPED, Gerencia de transportes del Gobierno Regional de La Libertad y personas con discapacidad del distrito de Trujillo consideran que el estado de las vías es deficiente y la accesibilidad de las personas con discapacidad es mala; siendo el coeficiente de correlación de Spearman $Rho = 0.836$ (alto grado de correlación y positiva), con nivel de significancia $p = 0.000$ menor al 1% ($p < 0.01$), se comprueba que existe relación directa y significativa entre la gestión del transporte público urbano inclusivo a través del buen estado de las vías y la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020. Esto concuerda con lo encontrado por Navarrete (2019), quien concluye en su estudio que existen muchos elementos clave que pueden ser de apoyo para la movilización, tales como las pantallas de las paradas, a través de ello, puedan escuchar el bus que está por llegar y que no tengan que estar preguntando a alguien más, otro problema son las limitaciones que se presentan en cuanto a la movilidad, debido a que existen huecos en las aceras, semáforos que no funciona el sistema de audio y pocos espacios inclusivos tanto en el medio de

transporte como en la ciudad, las barreras más grandes que tienen es la ausencia de empatía de la sociedad, otra dificultad es la falta del sistema de audio en buses que les permita escuchar la parada siguiente, también se ven afectados por no poder tener una comunicación clara sobre el lugar que se encuentran.

Finalmente, existe una normativa que protege a la población con discapacidad además de que los mecanismos de integración social están regulados por muchas leyes que, a final de cuentas, no se cumplen y vulneran los derechos de esta fracción de la población. Siendo demasiadas limitantes que impiden al ciudadano con discapacidad gozar de un transporte público accesible y si no son eliminadas, esta población no contará con las mismas oportunidades que el resto de la ciudadanía. Es por eso, que, se necesita una urgente implementación del sistema de transporte público, en la que se ofrezcan formas de movilidad mejoradas atendiendo a los requerimientos de los individuos con alguna discapacidad.

La accesibilidad entonces, son derechos que articulan y potencian el goce positivo de otros derechos para que los ciudadanos con discapacidad participen de forma plena en la sociedad, y puedan vivir de forma autónoma, ejercer su derecho como ciudadanos de forma igualitaria. Implicando así el acceso a los sistemas de transporte urbano masivo para los individuos con discapacidad física y auditiva, siendo esto un derecho esencial entre los diversos bienes, servicios y productos, los cuales deberían ser concebidos o tener accesibilidad para disminuir los niveles discriminativos existentes en los ciudadanos que poseen alguna discapacidad.

Por último, la accesibilidad es un derecho que potencia y articula otros derechos relacionados a la inclusión de las personas con discapacidad dentro de la vida social, además de una vida independiente e igualitaria. El derecho de los ciudadanos con discapacidad a ser parte de un sistema de transporte público con accesibilidad, es parte esencial relacionado directamente a que estos accedan a un universo de bienes, servicios y productos erradicando la discriminación hacia ellos.

VI. CONCLUSIONES

- 6.1. Se determinó que existe relación directa y significativa entre la gestión del transporte público urbano inclusivo y la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020; siendo el $Rho = 0.935$ ($p < 0.01$).
- 6.2. La gestión del transporte público urbano inclusivo es deficiente según el 58.7% los trabajadores de la OMAPED, Gerencia de transportes del Gobierno Regional de La Libertad y personas con discapacidad del distrito de Trujillo, 2020.
- 6.3. La accesibilidad de las personas con discapacidad es mala según el 57.2% los trabajadores de la OMAPED, Gerencia de transportes del Gobierno Regional de La Libertad y personas con discapacidad del distrito de Trujillo, 2020.
- 6.4. Se determinó que existe relación directa y significativa entre la gestión del transporte público urbano inclusivo a través de los equipamientos y servicios y la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020; siendo el $Rho = 0.793$ ($p < 0.01$).
- 6.5. Se determinó que existe relación directa y significativa entre la gestión del transporte público urbano inclusivo a través de vehículos adaptados y la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020; siendo el $Rho = 0.783$ ($p < 0.01$).
- 6.6. Se determinó que existe relación directa y significativa entre la gestión del transporte público urbano inclusivo a través de la tarifa preferencial y la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020; siendo el $Rho = 0.864$ ($p < 0.01$).
- 6.7. Se determinó que existe relación directa y significativa entre la gestión del transporte público urbano inclusivo a través del cumplimiento normativo y la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020; siendo el $Rho = 0.834$ ($p < 0.01$).
- 6.8. Se determinó que existe relación directa y significativa entre la gestión del transporte público urbano inclusivo a través del buen estado de las vías y la

accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020;
siendo el $Rho = 0.836$ ($p < 0.01$).

VII. RECOMENDACIONES

Al Alcalde de la Municipalidad Provincial de Trujillo la Creación e Instalación de la comisión de regulación e implementación de transporte inter-urbano inclusivo en favor de las personas con discapacidad conjuntamente con representantes de las empresas del rubro ya existentes con el objetivo se cuente con tres unidades de microbuses de servicio público inter-urbano que brinden el acceso a bordo de dichas unidades de servicio. (adjunta modelo de ordenanza municipal)

Al Consejo Nacional para la Integración de la Persona con Discapacidad, proponer las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización al transporte público de las personas con discapacidad, solicitando a las empresas de transporte cumplan las normas técnicas y de seguridad en sus unidades brindando de esta forma un mejor servicio.

A los funcionarios de la Gerencia de transportes del Gobierno Regional de La Libertad promover en el transporte público adaptaciones que contemplen medidas inclusivas, logrando que cuando menos un 30% de unidades sean adaptadas para el uso de personas con discapacidad, asimismo los paraderos y calzadas, los mismos que deben contar con un diseño que facilite la conectividad al sistema de transporte.

A los funcionarios de la Gerencia de transportes del Gobierno Regional de La Libertad, fiscalizar y sancionar la falta de accesibilidad para las personas con discapacidad en el transporte público, adoptando medidas para asegurar el acceso en igualdad a los servicios de transporte con los derechos que les corresponden como la gratuidad del servicio.

A los trabajadores de la OMAPED, concientizar a los conductores de las diversas unidades que circulan en la ciudad mediante campañas en torno a la discapacidad, incentivándolos a promover la inclusión en el servicio a través de la adaptación de sus unidades para el traslado de pasajeros con discapacidad.

A los trabajadores de la OMAPED, capacitar y sensibilizar a la población en general en el respeto de los derechos de las personas con discapacidad, tanto en el uso de los medios de transporte a través del asiento reservado como en los espacios de estacionamiento preferencial, esto permitirá una mayor integración social y una verdadera sociedad inclusiva.

A las personas con discapacidad, denunciar cualquier atropello o vulneración de sus derechos, haciéndolo de conocimiento público para que se apliquen las sanciones respectivas y se adopten las medidas correctivas, esto permitirá una mayor visibilización y respeto de este colectivo por parte de la ciudadanía.

REFERENCIAS

- Alonso, G. (2016). La accesibilidad en evolución: la adaptación persona-entorno y su aplicación al medio residencial en España y Europa. (Tesis Doctoral), Universidad Autónoma de Barcelona.
- Bolaños, M. (2018). El derecho humano al acceso al transporte público para las personas con discapacidad física en la ciudad de Quito. (Tesis de Maestría). Universidad Andina Simón Bolívar.
- Corbella y Araújo (2009). El ocio en las personas con discapacidad intelectual: participación y calidad de vida a través de las actividades de ocio. *Revista Española sobre Discapacidad Intelectual* Vol 40 (3), Núm. 23, pp. 30- 44.
- Defensoría del Pueblo (2019). Exigimos mejorar la accesibilidad en el transporte para personas con discapacidad. Nota de Prensa N° 259/OCII/DP/2019
- Defensoría del Pueblo de Bolivia (2020). Transporte público inclusivo para personas con discapacidad. Una obligación desde la regulación y planificación del nivel nacional y municipal del Estado 2019-2020. Informe defensorial.
- Del Águila, A. (2019). Accesibilidad y confort peatonal entre las Av. Rebagliati, Av. Arenales y calle Teodoro Cárdenas – Lima. Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Díaz, E. (2020). Satisfacción del usuario con discapacidad motriz en los servicios de transporte público en tres distritos de Lima Metropolitana. (Tesis de Maestría). Universidad César Vallejo.
- Díaz, J. (2019) Discapacidad en el Perú: Un análisis de la realidad a partir de datos estadísticos. *Revista Venezolana de Gerencia*, vol. 24, núm. 85. Universidad del Zulia.
- Feigenbaum, A. (1951). *Total Quality Control*. (3ra ed.). McGraw-Hill.
- Gento, A.M. y Elorduy, J.L. (2016). Análisis de la accesibilidad física en el transporte público en autobús en la ciudad de Valladolid, *Revista Española*

de *Discapacidad*, 4 (I): 135-153. Doi: <http://dx.doi.org/10.5569/2340-5104.04.01.08>

Hernández, R. Baptista, P. y Fernández, C. (2010) *Metodología de la investigación* 5ª Edición, Editorial Mc Graw-Hill

Holst, B (2006). Estudio Bibliográfico: Ayudas Técnicas, Tecnologías de Apoyo y Accesibilidad. Centro de Investigación y Docencia en Educación -CIDE, División de Básica. (Tesis de Maestría). Universidad Nacional. Heredia, Costa Rica.

Jiménez, R (2002). Las personas con Discapacidad en la Educación Superior. San José. Costa Rica.

Ley N° 29973. Diario El Peruano. 2012

Ley N ° 28735. El peruano, 18 de mayo del 2006

Ley N ° 30412. Congreso de la República, 2016.

Loyola, F., Puertas, S., Rengifo, I., (2018). Servicio de Movilidad Accesible para Personas Con Discapacidad Motriz, Visual y/o Auditiva en Lima Metropolitana. (Tesis de Maestría). Universidad ESAN.

López, F. (2016) La accesibilidad en evolución: la adaptación persona-entorno y su aplicación al medio residencial en España y Europa. (Tesis de Doctoral) Universitat Autònoma de Barcelona.

Lucero, L. (2016). Sistema de Movilidad Inclusivo para Personas Invidentes y con Baja Visión. (Tesis de Maestría). Universidad Nacional Abierta y a Distancia – UNAD.

Martínez, D. (2012). Estrategias para promover la accesibilidad, cobertura y calidad en el sistema de transporte público urbano para la población con discapacidad física: caso Bogotá. (Tesis de Maestría). Universidad Nacional de Colombia.

Matías, S. (2013). La Teoría del Servicio Público y las Telecomunicaciones. *Diálogos de saberes*, No. 38, Enero – Junio, pp. 43-62.

- Molinero, Á. y Sanchez, I. (2002). *Transporte público: Planeación, diseño, operación y administración*. (Cuarta ed.). Universidad Autónoma de México.
- Navarrete, N. (2019). El diseño inclusivo en el servicio de transporte público de Ibarra para personas con discapacidad visual. Universidad Técnica del Norte.
- Neef, M. (1986). *Desarrollo a Escala Humana*. Cepaur
- Pérez, G. (2015). Accesibilidad para personas con discapacidad. Ibero 90.9
- Poveda, J., Márquez, L., Monroy, N. (2017). Patrones de viaje y problemas de accesibilidad de personas en situación de discapacidad en Tunja. Revista Lasallista de Investigación Vol. 14 No 2, pp. 20-29. DOI: 10.22507/rli.v14n2a2
- Rojas, S. (2019). Modelo de gestión de conservación vial para optimizar los costos de mantenimiento en la carretera Dv. Rio Seco – Oyón, Año-2019. Universidad Ricardo Palma.
- Saéz, N. (2020). Accesibilidad e inclusión en el sistema de transporte público en la región metropolitana. (Tesis de Maestría). Universidad del Desarrollo, Santiago de Chile.
- Santiago, V. (2018). Derecho a la igualdad de las personas con discapacidad motora y el acceso al transporte público, Puente Piedra, 2018. Universidad César Vallejo.
- Servimedia (2019) El Cermi denuncia que Europa no garantiza la movilidad urbana a las personas con discapacidad. Obtenido de: <https://servimedia.es/noticias/1174285>.
- Valencia, L. (2014). Breve historia de las personas con discapacidad: De la Opresión a la Lucha por sus Derechos. en: Rebelión, www.rebelion.org
- Villareal, B. (2016). Reflexión en torno de la necesidad de equipamiento para el transporte público, de la Parroquia de Aloag, Provincia de Pichincha, y diseño arquitectónico del centro de transferencia intermodal de pasajeros. Universidad Central del Ecuador.

ANEXOS

Anexo 1

Matriz de operacionalización de variables

VARIABLES	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	DIMENSIONES	INDICADORES	ESCALA DE MEDICIÓN
Variable 1: Gestión del transporte público urbano inclusivo	El servicio de transporte inclusivo, implica que todas las personas, jóvenes y adultos, niños y mayores, hombres y mujeres puedan acceder al disfrute de este servicio, de manera independiente de su origen, sus condiciones personales, sociales o culturales, incluidos aquellos que presentan cualquier problema de aprendizaje o discapacidad. Se trata de una situación que no pone requisitos de entrada ni mecanismos de selección o discriminación de ningún tipo, para hacer realmente efectivos los derechos a la igualdad de	Esta variable se operacionalizó mediante 5 dimensiones: equipamientos y servicios, vehículos adaptados, tarifa preferencial, cumplimiento normativo, estado de las vías. Para medirla, se aplicó un cuestionario compuesto por 30 ítems.	Equipamientos y servicios	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Rampas de acceso ▪ Paraderos accesibles ▪ Cinturón de seguridad ▪ Plataforma hidráulica ▪ Pavimento táctil ▪ Sistemas de información 	Likert de tipo ordinal Eficiente Regularmente eficiente Deficiente
			Vehículos adaptados	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Transporte accesible ▪ Silla de ruedas ▪ Señales visuales ▪ Asientos especiales ▪ Desplazamiento autónomo ▪ Empresas de servicio 	
			Tarifa preferencial	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pase libre ▪ Reducción de tarifas ▪ Registro de discapacidad ▪ Reducción de tarifa ▪ Fechas festivas ▪ Condiciones de igualdad 	
			Cumplimiento normativo	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Derechos de las personas ▪ Parqueo especial ▪ Asientos reservados ▪ Carteles informativos ▪ Estacionamientos en primer nivel ▪ Sanciones equitativas 	

oportunidades y a la participación. En el transporte inclusivo, todas las personas se benefician de un servicio adaptado a sus necesidades (Lucero, 2016).

Estado de las vías

- Circulación de personas
- Pistas señalizadas
- Comodidad en transporte
- Traslado seguro
- Vías especiales
- Semáforos inteligentes

Nota. Elaboración propia

VARIABLES	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	DIMENSIONES	INDICADORES	ESCALA DE MEDICIÓN
Variable 2: Accesibilidad de las personas discapacitadas	La accesibilidad es la posibilidad que todo ser humano tiene de utilizar un objeto, visitar un lugar o acceder a un servicio o producto. Es la participación plena en todos los aspectos de la vida diaria, independientemente de las capacidades físicas o cognitivas. Las personas con discapacidad (física, mental, intelectual o sensorial) son las principales afectadas por las barreras de accesibilidad que hay en el entorno físico porque impiden o dificultan su movilidad, comunicación y comprensión, afectando su integración social y la posibilidad de valerse por sí mismas (Pérez, 2015).	Esta variable se operacionalizó mediante 5 dimensiones: entorno físico, actitudinal, actividades sociales, movilidad, confortabilidad. Para medirla, se aplicó un cuestionario compuesto por 30 ítems.	Entorno físico	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Igualdad de condiciones ▪ Barreras urbanas ▪ Entorno accesible ▪ Rampas y puentes ▪ Veredas en buen estado ▪ Carteles informativos 	Likert de tipo ordinal Buena Regular Mala
			Actitudinal	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Interprete de lengua de señas ▪ Ayuda solidaria ▪ Expresiones compasivas ▪ Libre tránsito ▪ Actitud de ciudadanos ▪ Discriminación social 	
			Actividades sociales	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Integración social ▪ Estado de ánimo ▪ Actividades físicas ▪ Espacios adecuados ▪ Sensibilización ciudadana ▪ Habilidades y destrezas 	
			Movilidad	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Diseño universal ▪ Mobiliario urbano ▪ Desplazamiento seguro ▪ Rutas accesibles ▪ Diseño de rutas ▪ Señalizaciones audibles 	
			Confortabilidad	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Condiciones de confort ▪ Viajes cómodos ▪ Zonas de espera ▪ Seguridad en vehículos 	

-
- Buses cómodos
 - Límites de velocidad
-

Fuente. Elaboración propia

Anexo 2

Matriz de consistencia de la investigación

Problema	Objetivos	Hipótesis	Metodología
<p>General:</p> <p>¿Qué relación existe entre la gestión del transporte público urbano inclusivo y la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020?</p>	<p>General:</p> <p>Determinar la relación que existe entre la gestión del transporte público urbano inclusivo y la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020.</p> <p>Específicos</p> <p>O1: Identificar el nivel de la gestión del transporte público urbano inclusivo en la ciudad de Trujillo, 2020.</p> <p>O2: Identificar el nivel de la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020.</p> <p>O3: Determinar la relación que existe entre la gestión del transporte público urbano inclusivo a través de los equipamientos y servicios y la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020.</p> <p>O4: Determinar la relación que existe entre la gestión del transporte público urbano inclusivo a través de vehículos adaptados y la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020.</p> <p>O5: Determinar la relación que existe entre la gestión del transporte público urbano inclusivo a través de la tarifa preferencial y la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020.</p> <p>O6: Determinar la relación que existe entre la gestión del transporte público urbano inclusivo a través del cumplimiento normativo y la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020.</p> <p>O7: Determinar la relación que existe entre la gestión del transporte público urbano inclusivo a través del buen estado de las vías y la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020.</p>	<p>General:</p> <p>Existe relación directa y significativa entre la gestión del transporte público urbano inclusivo y la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020.</p> <p>Específicas</p> <p>H1: Existe relación directa y significativa entre la gestión del transporte público urbano inclusivo a través de los equipamientos y servicios y la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020.</p> <p>H2: Existe relación directa y significativa entre la gestión del transporte público urbano inclusivo a través de vehículos adaptados y la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020.</p> <p>H3: Existe relación directa y significativa entre la gestión del transporte público urbano inclusivo a través de la tarifa preferencial y la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020.</p> <p>H4: Existe relación directa y significativa entre la gestión del transporte público urbano inclusivo a través del cumplimiento normativo y la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020.</p> <p>H5: Existe relación directa y significativa entre la gestión del transporte público urbano inclusivo a través del buen estado de las vías y la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020.</p>	<p>Tipo de investigación: Aplicada</p> <p>Diseño de investigación: Correlacional simple</p> <p>Población: trabajadores de la OMAPED, Gerencia de transportes del Gobierno Regional de La Libertad y personas con discapacidad del distrito de Trujillo, 2020.</p> <p>Muestra: 196 trabajadores de la OMAPED, Gerencia de transportes del Gobierno Regional de La Libertad y personas con discapacidad del distrito de Trujillo, 2020.</p> <p>Muestreo: Muestreo probabilístico aleatorio simple</p> <p>Técnicas: Encuestas</p> <p>Instrumentos: Cuestionarios</p>

Anexo 3

FICHA TÉCNICA DEL INSTRUMENTO GESTIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO INCLUSIVO

Nombre Original del instrumento:	Cuestionario aplicado para medir la Gestión del transporte público urbano inclusivo
Autor y año: Ponce Rojas Karin Julissa (2020)	ORIGINAL: Elaborado por la autora ADAPTACIÓN:
Objetivo del instrumento:	Medir la gestión del transporte público urbano inclusivo y la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020.
Usuarios:	Trabajadores de la OMAPED, Gerencia de transportes del Gobierno Regional de La Libertad y personas con discapacidad del distrito de Trujillo, 2020.
Forma de Administración o Modo de aplicación:	Individual (vía virtual y presencial) Con duración de 25 minutos
Validez:	La validación fue de contenido, validada por tres expertos, que tienen el grado de Doctor, siendo: - Dr. Dionicio Godofredo González González - Dr. Pedro Otoniel Morales Salazar - Dr. José Manuel Cubas Vargas Luego de hacer las observaciones pertinentes a los ítems, concluyo con una valoración positiva.
Confiabilidad:	Los instrumentos en esta investigación, fueron sometidos a una prueba piloto para ello se recabaron los datos proporcionados por 20 personas entre trabajadores de la OMAPED, Gerencia de transportes del Gobierno Regional de La Libertad y personas con discapacidad del distrito de Trujillo, 2020; se determinó mediante el Coeficiente de Alfa de Cronbach en el programa de estadística para ciencias sociales SPSS (V24). La confiabilidad obtenida fue de 0,874 correspondiente al nivel bueno.

FICHA TÉCNICA DEL INSTRUMENTO ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD

Nombre Original del instrumento:	Cuestionario aplicado para medir la accesibilidad de las personas con discapacidad
Autor y año: Ponce Rojas Karin Julissa (2020)	ORIGINAL: Elaborado por la autora ADAPTACIÓN:
Objetivo del instrumento:	Medir la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020.
Usuarios:	Trabajadores de la OMAPED, Gerencia de transportes del Gobierno Regional de La Libertad y personas con discapacidad del distrito de Trujillo, 2020.
Forma de Administración o Modo de aplicación:	Individual (vía virtual y presencial) Con duración de 15 minutos
Validez:	La validación fue de contenido, validada por tres expertos, que tienen el grado de maestría, siendo: - Mg. Dionicio Godofredo González González - Mg. Pedro Otoniel Morales Salazar - Mg. José Manuel Cubas Vargas Luego de hacer las observaciones pertinentes a los ítems, concluyo con una valoración pertinente.
Confiabilidad:	Los instrumentos en esta investigación, fueron sometidos a una prueba piloto para ello se recabaron los datos proporcionados por 20 personas entre trabajadores de la OMAPED, Gerencia de transportes del Gobierno Regional de La Libertad y personas con discapacidad del distrito de Trujillo, 2020; se determinó mediante el Coeficiente de Alfa de Cronbach en el programa de estadística para ciencias sociales SPSS (V24). La confiabilidad obtenida fue de 0,867 correspondiente al nivel bueno.

ANEXO 4

Cuestionario de la gestión del transporte público urbano inclusivo

Edad.....

Sexo.....

Estimado participante (a):

A continuación, te presentamos un cuestionario que nos permitirá recoger información sobre la gestión del transporte público urbano inclusivo en la ciudad de Trujillo, 2020; por lo que se te solicita marcar con absoluta objetividad con un **aspa (X)** en la columna que correspondiente de cada una de las interrogantes.

La equivalencia de su respuesta tiene el siguiente puntaje:

- ✓ **Siempre** **5**
- ✓ **Casi siempre** **4**
- ✓ **A veces** **3**
- ✓ **Casi nunca** **2**
- ✓ **Nunca** **1**

DIMENSIONES	N°	ÍTEMS	OPCIÓN DE RESPUESTA				
			NUNCA	CASI NUNCA	A VECES	CASI SIEMPRE	SIEMPRE
Equipamientos y servicios	1	¿La ciudad cuenta con vehículos especialmente adaptados, con rampas de acceso y equipamiento para asegurar un traslado seguro?					
	2	¿Los paraderos están diseñados para facilitar el acceso y maniobra de los usuarios de sillas de ruedas?					
	3	¿El cinturón de seguridad del vehículo es adecuado para la silla de ruedas del usuario?					
	4	¿Los buses disponen de plataforma hidráulica elevadora de sillas de ruedas?					
	5	¿En los paraderos y estacionamiento existe pavimento táctil en el borde de la acera?					

DIMENSIONES	N°	ÍTEMS	OPCIÓN DE RESPUESTA				
			NUNCA	CASI NUNCA	A VECES	CASI SIEMPRE	SIEMPRE
	6	¿Los vehículos cuenta con sistemas de información y señalización en lenguaje braille?					
Vehículos adaptados	7	¿Considera que la falta de transporte accesible afecta a las personas con movilidad reducida?					
	8	¿Los buses cuentan con una silla de ruedas especial de abordaje, que permita el traslado de la persona con discapacidad al interior del medio de transporte?					
	9	¿Los buses y autos cuentan con señales visuales para personas con discapacidad auditiva?					
	10	¿Los buses cuentan con asientos especiales, con abrazaderas rebatibles, ubicados de preferencia cerca de las puertas de salida?					
	11	¿En la ciudad se venden vehículos adaptados que permitan a las personas discapacitadas su desplazamiento con autonomía?					
	12	¿En la ciudad existen empresas que ofrecen el servicio de transporte con vehículos adaptados para transportar personas con discapacidad?					
Tarifa preferencial	13	¿Las personas con discapacidad tienen pase libre en las unidades de transporte público a nivel nacional?					
	14	¿El servicio de taxi ofrece reducción de sus tarifas en su servicio de traslado a las personas con discapacidad?					
	15	¿Para obtener la gratuidad de los servicios en el transporte público debes estar registrado en el CONADIS?					
	16	¿Los acompañantes de una persona con discapacidad también tienen reducción de la tarifa en el transporte público?					
	17	¿La gratuidad del servicio también se aplica en fechas festivas o días feriados?					
	18	¿El servicio gratuito es prestado en las mismas condiciones que los demás pasajeros que pagan tarifa completa?					

DIMENSIONES	N°	ÍTEMS	OPCIÓN DE RESPUESTA				
			NUNCA	CASI NUNCA	A VECES	CASI SIEMPRE	SIEMPRE
Cumplimiento normativo	19	¿Los conductores y población en general respetan los derechos de las personas con discapacidad?					
	20	¿Dentro de la ciudad se respeta el parqueo especial para personas con discapacidad de los estacionamientos públicos y privados?					
	21	¿Los pasajeros respetan los asientos reservados para que las personas con discapacidad puedan hacer uso de ellos?					
	22	¿Todos los vehículos de transporte urbano cuentan con carteles de asiento reservado?					
	23	¿Las entidades públicas y privadas cuentan con estacionamientos ubicados en el primer nivel, reservados para personas con alguna discapacidad?					
	24	¿Se le imponen sanciones a aquellos transportistas que no recogen y trasladan a una persona con discapacidad que solicita el servicio?					
Estado de las vías	25	¿Las veredas se encuentran libres y sin impedimentos para fácil la circulación de personas con discapacidad?					
	26	¿Las pistas están adecuadamente señalizadas e indican el lugar por donde cruzar?					
	27	¿El buen estado de las pistas permite que el transporte sea más cómodo y confortable?					
	28	¿El buen estado de las pistas permite un traslado más rápido y seguro dentro de la ciudad?					
	29	¿Se cuenta con una vía especial para las personas con discapacidad que se trasladan en silla de ruedas?					
	30	¿Se cuentan con semáforos en los cruces con alerta de sonido para personas con discapacidad visual?					

¡¡¡Muchas gracias por tu colaboración!!!

Cuestionario de accesibilidad de las personas con discapacidad

Edad.....

Sexo.....

Estimado Alumno (a):

A continuación, te presentamos un cuestionario que nos permitirá recoger información sobre la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020; por lo que se te solicita marcar con absoluta objetividad con un **aspa (X)** en la columna que correspondiente de cada una de las interrogantes.

La equivalencia de su respuesta tiene el siguiente puntaje:

- ✓ **Siempre** **5**
- ✓ **Casi siempre** **4**
- ✓ **A veces** **3**
- ✓ **Casi nunca** **2**
- ✓ **Nunca** **1**

DIMENSIONES	N°	ÍTEMS	OPCIÓN DE RESPUESTA				
			NUNCA	CASI NUNCA	A VECES	CASI SIEMPRE	SIEMPRE
Entorno físico	1	¿El Estado garantiza el acceso de las personas con discapacidad en igualdad de condiciones con las demás al entorno físico?					
	2	¿La ciudad cuentan con muchas barreras urbanísticas y arquitectónicas que dificultan el acceso de las personas con discapacidad?					
	3	¿Los parques y plazas de la ciudad tienen un entorno accesible para personas con discapacidad?					
	4	¿Las edificaciones públicas y privados cuentan con rampas y puentes que dan accesibilidad a sus instalaciones?					
	5	¿Las veredas de la ciudad gozan de un buen estado de conservación que permite un adecuado desplazamiento?					

DIMENSIONES	N°	ÍTEMS	OPCIÓN DE RESPUESTA				
			NUNCA	CASI NUNCA	A VECES	CASI SIEMPRE	SIEMPRE
	6	¿La ciudad dispone de carteles con el Símbolo Internacional de Accesibilidad para facilitar su uso por personas con discapacidad?					
Actitudinal	7	¿Las instituciones cuentan con apoyo de intérprete de lengua de señas para la atención de personas con discapacidad?					
	8	¿Cuándo las personas con discapacidad presentan alguna dificultad en su traslado son ayudadas por las demás personas?					
	9	¿Las personas suelen usar expresiones compasivas cuando tratan a una persona con discapacidad?					
	10	¿Las personas seden el paso a las personas que transitan en silla de ruedas o con ayudas especiales?					
	11	¿Considera que una de las principales barreras para la inclusión es la actitud de los demás hacia las personas con discapacidad?					
	12	¿Considera que las personas con discapacidad son discriminadas por el Estado y la sociedad?					
Actividades sociales	13	¿Las actividades sociales para personas con discapacidad son fundamentales para promover su integración social?					
	14	¿Considera que la realización de actividades sociales influye positivamente en el estado de ánimo de las personas con discapacidad?					
	15	¿Considera que las personas con discapacidad deben practicar actividades físico-recreativas y ejercicio por ser buenos para su salud?					
	16	¿En la ciudad existen espacios adecuados donde las personas con discapacidad pueden reunirse para compartir actividades grupales?					
	17	¿La Municipalidad realiza actividades lúdico- recreativas inclusivas para sensibilizar a la ciudadanía sobre la discapacidad?					

DIMENSIONES	N°	ÍTEMS	OPCIÓN DE RESPUESTA				
			NUNCA	CASI NUNCA	A VECES	CASI SIEMPRE	SIEMPRE
	18	¿La OMAPED realiza actividades recreativas, deportivas y culturales incluyendo a las personas con discapacidad y sus familiares motivándolos y potenciando sus habilidades y destrezas?					
Movilidad	19	¿La ciudad cuenta con un diseño universal que incluye ayudas técnicas para grupos particulares de personas con discapacidad?					
	20	¿La ciudad cuenta con mobiliario urbano accesible que garantiza un uso seguro, autónomo y cómodo de las personas con discapacidad?					
	21	¿La infraestructura urbana de la ciudad orienta y comunica en todo momento en el desplazamiento de las personas con discapacidad?					
	22	¿Existen rutas accesibles que permiten la circulación continua y sin obstáculos a las personas con discapacidad?					
	23	¿En el diseño de las rutas de transporte se consideran las necesidades de desplazamiento de las personas con discapacidad?					
	24	¿La ciudad cuenta con señalizaciones, gráficos, luminosos, audibles y táctiles que proporcionen indicaciones a las personas con discapacidad?					
Confortabilidad	25	¿Las instalaciones públicas se encuentran adaptadas, en condiciones de confort, seguridad y calidad para las personas con discapacidad?					
	26	¿Los vehículos de transporte público se encuentran adaptados para personas con discapacidad haciendo su viaje más confortable?					
	27	¿Los paraderos o zonas de espera están adaptadas para garantizar la seguridad y confort de este tipo de usuarios?					
	28	¿Consideras que los transportistas realizan las modificaciones necesarias para incrementar la seguridad y el confort en el interior de los vehículos?					
	29	¿Considera que los buses son lo suficientemente cómodos y seguros para los usuarios con discapacidad?					

DIMENSIONES	N°	ÍTEMS	OPCIÓN DE RESPUESTA				
			NUNCA	CASI NUNCA	A VECES	CASI SIEMPRE	SIEMPRE
	30	¿El conductor respeta los límites de velocidad evitando realizar variaciones bruscas de aceleración que afecte a los pasajeros?					

¡¡¡Muchas gracias por tu colaboración!!!

Anexo 5

Confiabilidad de los ítems y dimensiones de la variable Gestión del transporte público urbano inclusivo

Nº	ÍTEMS	Correlación elemento – total corregida	Alfa de Cronbach si el ítem se borra
EQUIPAMIENTOS Y SERVICIOS			
1	¿La ciudad cuenta con vehículos especialmente adaptados, con rampas de acceso y equipamiento para asegurar un traslado seguro?	,634	,828
2	¿Los paraderos están diseñados para facilitar el acceso y maniobra de los usuarios de sillas de ruedas?	,751	,804
3	¿El cinturón de seguridad del vehículo es adecuado para la silla de ruedas del usuario?	,736	,810
4	¿Los buses disponen de plataforma hidráulica elevadora de sillas de ruedas?	,708	,813
5	¿En los paraderos y estacionamiento existe pavimento táctil en el borde de la acera?	,519	,849
6	¿Los vehículos cuenta con sistemas de información y señalización en lenguaje braille?	,509	,849
Alfa de Cronbach: $\alpha = 0,852$ La fiabilidad se considera como BUENO			
VEHÍCULOS ADAPTADOS			
7	¿Considera que la falta de transporte accesible afecta a las personas con movilidad reducida?	,748	,837
8	¿Los buses cuentan con una silla de ruedas especial de abordaje, que permita el traslado de la persona con discapacidad al interior del medio de transporte?	,785	,829
9	¿Los buses y autos cuentan con señales visuales para personas con discapacidad auditiva?	,721	,840
10	¿Los buses cuentan con asientos especiales, con abrazaderas rebatibles, ubicados de preferencia cerca de las puertas de salida?	,768	,835
11	¿En la ciudad se venden vehículos adaptados que permitan a las personas discapacitadas su desplazamiento con autonomía?	,628	,856
12	¿En la ciudad existen empresas que ofrecen el servicio de transporte con vehículos adaptados para transportar personas con discapacidad?	,414	,888
Alfa de Cronbach: $\alpha = 0,871$ La fiabilidad se considera como BUENO			
TARIFA PREFERENCIAL			
13	¿Las personas con discapacidad tienen pase libre en las unidades de transporte público a nivel nacional?	,878	,881

14	¿El servicio de taxi ofrece reducción de sus tarifas en su servicio de traslado a las personas con discapacidad?	,811	,892
15	¿Para obtener la gratuidad de los servicios en el transporte público debes estar registrado en el CONADIS?	,806	,893
16	¿Los acompañantes de una persona con discapacidad también tienen reducción de la tarifa en el transporte público?	,731	,905
17	¿La gratuidad del servicio también se aplica en fechas festivas o días feriados?	,621	,917
18	¿El servicio gratuito es prestado en las mismas condiciones que los demás pasajeros que pagan tarifa completa?	,738	,902
Alfa de Cronbach: $\alpha = 0,915$ La fiabilidad se considera como EXCELENTE			
CUMPLIMIENTO NORMATIVO			
19	¿Los conductores y población en general respetan los derechos de las personas con discapacidad?	,684	,843
20	¿Dentro de la ciudad se respeta el parqueo especial para personas con discapacidad de los estacionamientos públicos y privados?	,813	,823
21	¿Los pasajeros respetan los asientos reservados para que las personas con discapacidad puedan hacer uso de ellos?	,772	,828
22	¿Todos los vehículos de transporte urbano cuentan con carteles de asiento reservado?	,611	,857
23	¿Las entidades públicas y privadas cuentan con estacionamientos ubicados en el primer nivel, reservados para personas con alguna discapacidad?	,520	,870
24	¿Se le imponen sanciones a aquellos transportistas que no recogen y trasladan a una persona con discapacidad que solicita el servicio?	,663	,851
Alfa de Cronbach: $\alpha = 0,869$ La fiabilidad se considera como BUENO			
ESTADO DE LAS VÍAS			
25	¿Las veredas se encuentran libres y sin impedimentos para fácil la circulación de personas con discapacidad?	,625	,849
26	¿Las pistas están adecuadamente señalizadas e indican el lugar por donde cruzar?	,486	,870
27	¿El buen estado de las pistas permite que el transporte sea más cómodo y confortable?	,567	,859
28	¿El buen estado de las pistas permite un traslado más rápido dentro de la ciudad?	,937	,800
29	¿Se cuenta con una vía especial para las personas con discapacidad que se trasladan en silla de ruedas?	,655	,847
30	¿Se cuentan con semáforos en los cruces con alerta de sonido para personas con discapacidad visual?	,760	,824
Alfa de Cronbach: $\alpha = 0,865$ La fiabilidad se considera como BUENO			

Confiabilidad de los ítems y dimensiones de la variable accesibilidad de las personas con discapacidad

Nº	ÍTEMS	Correlación elemento – total corregida	Alfa de Cronbach si el ítem se borra
ENTORNO FÍSICO			
1	¿El Estado garantiza el acceso de las personas con discapacidad en igualdad de condiciones con las demás al entorno físico?	,647	,751
2	¿La ciudad cuentan con muchas barreras urbanísticas y arquitectónicas que dificultan el acceso de las personas con discapacidad?	,704	,736
3	¿Los parques y plazas de la ciudad tienen un entorno accesible para personas con discapacidad?	,563	,773
4	¿Las edificaciones públicas y privados cuentan con rampas y puentes que dan accesibilidad a sus instalaciones?	,464	,793
5	¿Las veredas de la ciudad gozan de un buen estado de conservación que permite un adecuado desplazamiento?	,638	,759
6	¿La ciudad dispone de carteles con el Símbolo Internacional de Accesibilidad para facilitar su uso por personas con discapacidad?	,372	,812
Alfa de Cronbach: $\alpha = 0,803$ La fiabilidad se considera como BUENO			
ACTITUDINAL			
7	¿Las instituciones cuentan con apoyo de intérprete de lengua de señas para la atención de personas con discapacidad?	,803	,833
8	¿Cuándo las personas con discapacidad presentan alguna dificultad en su traslado son ayudadas por las demás personas?	,464	,884
9	¿Las personas suelen usar expresiones compasivas cuando tratan a una persona con discapacidad?	,518	,884
10	¿Las personas seden el paso a las personas que transitan en silla de ruedas o con ayudas especiales?	,869	,814
11	¿Considera que una de las principales barreras para la inclusión es la actitud de los demás hacia las personas con discapacidad?	,701	,846
12	¿Considera que las personas con discapacidad son discriminadas por el Estado y la sociedad?	,806	,825
Alfa de Cronbach: $\alpha = 0,872$ La fiabilidad se considera como BUENO			
ACTIVIDADES SOCIALES			
13	¿Las actividades sociales para personas con discapacidad son fundamentales para promover su integración social?	,564	,890

14	¿Considera que la realización de actividades sociales influye positivamente en el estado de ánimo de las personas con discapacidad?	,867	,853
15	¿Considera que las personas con discapacidad deben practicar actividades físico-recreativas y ejercicio por ser buenos para su salud?	,628	,883
16	¿En la ciudad existen espacios adecuados donde las personas con discapacidad pueden reunirse para compartir actividades grupales?	,804	,855
17	¿La Municipalidad realiza actividades lúdico-recreativas inclusivas para sensibilizar a la ciudadanía sobre la discapacidad?	,739	,867
18	¿La OMAPED realiza actividades recreativas, deportivas y culturales incluyendo a las personas con discapacidad y sus familiares motivándolos y potenciando sus habilidades y destrezas?	,717	,868
Alfa de Cronbach: $\alpha = 0,889$ La fiabilidad se considera como BUENO			
MOVILIDAD			
19	¿La ciudad cuenta con un diseño universal que incluye ayudas técnicas para grupos particulares de personas con discapacidad?	,686	,886
20	¿La ciudad cuenta con mobiliario urbano accesible que garantiza un uso seguro, autónomo y cómodo de las personas con discapacidad?	,833	,874
21	¿La infraestructura urbana de la ciudad orienta y comunica en todo momento en el desplazamiento de las personas con discapacidad?	,733	,875
22	¿Existen rutas accesibles que permiten la circulación continua y sin obstáculos a las personas con discapacidad?	,612	,897
23	¿En el diseño de las rutas de transporte se consideran las necesidades de desplazamiento de las personas con discapacidad?	,875	,850
24	¿La ciudad cuenta con señalizaciones, gráficos, luminosos, audibles y táctiles que proporcionen indicaciones a las personas con discapacidad?	,747	,871
Alfa de Cronbach: $\alpha = 0,895$ La fiabilidad se considera como BUENO			
CONFORTABILIDAD			
25	¿Las instalaciones públicas se encuentran adaptadas, en condiciones de confort, seguridad y calidad para las personas con discapacidad?	,689	,858
26	¿Los vehículos de transporte público se encuentran adaptados para personas con discapacidad haciendo su viaje más confortable?	,804	,845
27	¿Los paraderos o zonas de espera están adaptadas para garantizar la seguridad y confort de este tipo de usuarios?	,669	,859

28	¿Consideras que los transportistas realizan las modificaciones necesarias para incrementar la seguridad y el confort en el interior de los vehículos?	,625	,866
29	¿Considera que los buses son lo suficientemente cómodos y seguros para los usuarios con discapacidad?	,653	,864
30	¿El conductor respeta los límites de velocidad evitando realizar variaciones bruscas de aceleración que afecte a los pasajeros?	,760	,845
Alfa de Cronbach: $\alpha = 0,877$ La fiabilidad se considera como BUENO			

ANEXO 6

Validación por juicio de expertos

TÍTULO DE LA TESIS: Gestión del transporte público urbano inclusivo y la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020.

VARIABLE	DIMENSIÓN	INDICADOR	ITEMS	OPCIÓN DE RESPUESTA					CRITERIOS DE EVALUACIÓN								OBSERVACIONES Y/O RECOMENDACIONES		
									RELACIÓN ENTRE LA VARIABLE Y LA DIMENSIÓN		RELACIÓN ENTRE LA DIMENSIÓN Y EL INDICADOR		RELACIÓN ENTRE EL INDICADOR Y EL ITEMS		RELACIÓN ENTRE EL ITEMS Y LA OPCIÓN DE RESPUESTA				
				Siempre	Casi siempre	A veces	Casi nunca	Nunca	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO			
GESTIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO INCLUSIVO	Equipamientos y servicios	Rampas de acceso	¿La ciudad cuenta con vehículos especialmente adaptados, con rampas de acceso y equipamiento para asegurar un traslado seguro?						x		x		x		x				
		Paraderos accesibles	¿Los paraderos están diseñados para facilitar el acceso y maniobra de los usuarios de sillas de ruedas?						x		x		x		x				
		Cinturón de seguridad	¿El cinturón de seguridad del vehículo es adecuado para la silla de ruedas del usuario?							x		x		x		x			
		Plataforma hidráulica	¿Los buses disponen de plataforma hidráulica elevadora de sillas de ruedas?							x		x		x		x			
		Pavimento táctil	¿En los paraderos y estacionamiento existe pavimento táctil en el borde de la acera?							x		x		x		x			

		Sistemas de información	¿Los vehículos cuenta con sistemas de información y señalización en lenguaje braille?						x		x		x		x		
Vehículos adaptados		Transporte accesible	¿Considera que la falta de transporte accesible afecta a las personas con movilidad reducida?						x		x		x		x		
		Silla de ruedas	¿Los buses cuentan con una silla de ruedas especial de abordaje, que permita el traslado de la persona con discapacidad al interior del medio de transporte?						x		x		x		x		
		Señales visuales	¿Los buses y autos cuentan con señales visuales para personas con discapacidad auditiva?						x		x		x		x		
		Asientos especiales	¿Los buses cuentan con asientos especiales, con abrazaderas rebatibles, ubicados de preferencia cerca de las puertas de salida?						x		x		x		x		
		Desplazamiento autónomo	¿En la ciudad se venden vehículos adaptados que permitan a las personas discapacitadas su desplazamiento con autonomía?						x		x		x		x		
		Empresas de servicio	¿En la ciudad existen empresas que ofrecen el servicio de transporte con vehículos adaptados para transportar personas con discapacidad?						x		x		x		x		
		Pase libre	¿Las personas con discapacidad tienen pase libre en las unidades de transporte público a nivel nacional?						x		x		x		x		
Tarifa preferencial		Reducción de tarifas	¿El servicio de taxi ofrece reducción de sus tarifas en su						x		x		x		x		

			servicio de traslado a las personas con discapacidad?														
		Registro de discapacidad	¿Para obtener la gratuidad de los servicios en el transporte público debes estar registrado en el CONADIS?						x		x		x		x		
		Reducción de tarifa	¿Los acompañantes de una persona con discapacidad también tienen reducción de la tarifa en el transporte público?						x		x		x		x		
		Fechas festivas	¿La gratuidad del servicio también se aplica en fechas festivas o días feriados?						x		x		x		x		
		Condiciones de igualdad	¿El servicio gratuito es prestado en las mismas condiciones que los demás pasajeros que pagan tarifa completa?						x		x		x		x		
	Cumplimiento normativo	Derechos de las personas	¿Los conductores y población en general respetan los derechos de las personas con discapacidad?						x		x		x		x		
		Parqueo especial	¿Dentro de la ciudad se respeta el parqueo especial para personas con discapacidad de los estacionamientos públicos y privados?						x		x		x		x		
		Asientos reservados	¿Los pasajeros respetan los asientos reservados para que las personas con discapacidad puedan hacer uso de ellos?						x		x		x		x		
		Carteles informativos	¿Todos los vehículos de transporte urbano cuentan con carteles de asiento reservado?						x		x		x		x		
		Estacionamientos en primer nivel	¿Las entidades públicas y privadas cuentan con estacionamientos ubicados en el primer nivel, reservados para						x		x		x		x		

Estado de las vías		personas con alguna discapacidad?															
	Sanciones equitativas	¿Se le imponen sanciones a aquellos transportistas que no recogen y trasladan a una persona con discapacidad que solicita el servicio?							x		x			x		x	
	Circulación de personas	¿Las veredas se encuentran libres y sin impedimentos para fácil la circulación de personas con discapacidad?							x		x			x		x	
	Pistas señalizadas	¿Las pistas están adecuadamente señalizadas e indican el lugar por donde cruzar?							x		x			x		x	
	Comodidad en transporte	¿El buen estado de las pistas permite que el transporte sea más cómodo y comfortable?							x		x			x		x	
	Traslado seguro	¿El buen estado de las pistas permite un traslado más rápido dentro de la ciudad?							x		x			x		x	
	Vías especiales	¿Se cuenta con una vía especial para las personas con discapacidad que se trasladan en silla de ruedas?							x		x			x		x	
	Semáforos inteligentes	¿Se cuentan con semáforos en los cruces con alerta de sonido para personas con discapacidad visual?							x		x			x		x	



 Dionicio Godofredo González González
 DNI: 17889722

Dionicio Godofredo González González

 NOMBRE Y APELLIDO DEL EVALUADOR

TÍTULO DE LA TESIS: Gestión del transporte público urbano inclusivo y la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020.

VARIABLE	DIMENSIÓN	INDICADOR	ITEMS	OPCIÓN DE RESPUESTA					CRITERIOS DE EVALUACIÓN								OBSERVACIONES Y/O RECOMENDACIONES	
									RELACIÓN ENTRE LA VARIABLE Y LA DIMENSIÓN		RELACIÓN ENTRE LA DIMENSIÓN Y EL INDICADOR		RELACIÓN ENTRE EL INDICADOR Y EL ITEMS		RELACIÓN ENTRE EL ITEMS Y LA OPCIÓN DE RESPUESTA			
				Siempre	Casi siempre	A veces	Casi nunca	Nunca	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO		
ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD	Entorno físico	Igualdad de condiciones	¿El Estado garantiza el acceso de las personas con discapacidad en igualdad de condiciones con las demás al entorno físico?						x		x		x		x			
		Barreras urbanas	¿La ciudad cuentan con muchas barreras urbanísticas y arquitectónicas que dificultan el acceso de las personas con discapacidad?						x		x		x		x			
		Entorno accesible	¿Los parques y plazas de la ciudad tienen un entorno accesible para personas con discapacidad?						x		x		x		x			
		Rampas y puentes	¿Las edificaciones públicas y privados cuentan con rampas y puentes que dan accesibilidad a sus instalaciones?						x		x		x		x			
		Veredas en buen estado	¿Las veredas de la ciudad gozan de un buen estado de conservación que permite un adecuado desplazamiento?						x		x		x		x			
		Carteles informativos	¿La ciudad dispone de carteles con el Símbolo Internacional de						x		x		x		x			


			Accesibilidad para facilitar su uso por personas con discapacidad?														
Actitudinal	Interprete de lengua de señas	¿Las instituciones cuentan con apoyo de intérprete de lengua de señas para la atención de personas con discapacidad?							x		x			x		x	
	Ayuda solidaria	¿Cuándo las personas con discapacidad presentan alguna dificultad en su traslado son ayudadas por las demás personas?							x		x			x		x	
	Expresiones compasivas	¿Las personas suelen usar expresiones compasivas cuando tratan a una persona con discapacidad?							x		x			x		x	
	Libre tránsito	¿Las personas seden el paso a las personas que transitan en silla de ruedas o con ayudas especiales?							x		x			x		x	
	Actitud de ciudadanos	¿Considera que una de las principales barreras para la inclusión es la actitud de los demás hacia las personas con discapacidad?							x		x			x		x	
	Discriminación social	¿Considera que las personas con discapacidad son discriminadas por el Estado y la sociedad?							x		x			x		x	
	Actividades sociales	Integración social	¿Las actividades sociales para personas con discapacidad son fundamentales para promover su integración social?							x		x			x		x
Estado de ánimo		¿Considera que la realización de actividades sociales influye positivamente en el estado de ánimo de las personas con discapacidad?							x		x			x		x	
Actividades físicas		¿Considera que las personas con discapacidad deben practicar actividades físico-recreativas y							x		x			x		x	

		Señalizaciones audibles	¿La ciudad cuenta con señalizaciones, gráficos, luminosos, audibles y táctiles que proporcionen indicaciones a las personas con discapacidad?															
Confortabilidad		Condiciones de confort	¿Las instalaciones públicas se encuentran adaptadas, en condiciones de confort, seguridad y calidad para las personas con discapacidad?						x		x			x				
		Viajes cómodos	¿Los vehículos de transporte público se encuentran adaptados para personas con discapacidad haciendo su viaje más confortable?						x		x			x				
		Zonas de espera	¿Los paraderos o zonas de espera están adaptadas para garantizar la seguridad y confort de este tipo de usuarios?															
		Seguridad en vehículos	¿Consideras que los transportistas realizan las modificaciones necesarias para incrementar la seguridad y el confort en el interior de los vehículos?															
		Buses cómodos	¿Considera que los buses son lo suficientemente cómodos y seguros para los usuarios con discapacidad?															
		Límites de velocidad	¿El conductor respeta los límites de velocidad evitando realizar variaciones bruscas de aceleración que afecte a los pasajeros?							x		x			x			


 Dionicio Godofredo González González
 DNI: 17889722

NOMBRE Y APELLIDO DEL EVALUADOR

FICHA DE VALIDACIÓN DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO

Nombre del Instrumento	Cuestionario aplicado para medir la gestión del transporte público urbano inclusivo		
Objetivo del Instrumento	Medir la gestión del transporte público urbano inclusivo en la ciudad de Trujillo, 2020.		
Aplicada a la muestra participante	Trabajadores de la OMAPED, Gerencia de transportes del Gobierno Regional de La Libertad y personas con discapacidad del distrito de Trujillo, 2020.		
Nombre y Apellido del Experto	Dionicio Godofredo González González	DNI N°	17889722
Título Profesional	Licenciado en Antropología Social	Celular	94999918
Dirección Domiciliaria	Calle San Andrés N° 233. Dpto. 301 Urb. San Andrés - Trujillo		
Grado Académico	Doctor en Gestión Pública y Gobernabilidad		
Firma	 <small>Dionicio Godofredo González González DNI: 17889722</small>	Lugar y Fecha	Trujillo, 31 de octubre de 2020

VALIDEZ POR CRITERIO DE JUECES O EXPERTOS

TÍTULO DE LA TESIS: Gestión del transporte público urbano inclusivo y la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020.

VARIABLE	DIMENSIÓN	INDICADOR	ITEMS	OPCIÓN DE RESPUESTA					CRITERIOS DE EVALUACIÓN								OBSERVACIONES Y/O RECOMENDACIONES
									RELACIÓN ENTRE LA VARIABLE Y LA DIMENSIÓN		RELACIÓN ENTRE LA DIMENSIÓN Y EL INDICADOR		RELACIÓN ENTRE EL INDICADOR Y EL ITEMS		RELACIÓN ENTRE EL ITEMS Y LA OPCIÓN DE RESPUESTA		
				SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO						
				empres	asi siempre	veces	Casi nunca	unca									
GESTIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO INCLUSIVO	Equipamientos y servicios	Rampas de acceso	¿La ciudad cuenta con vehículos especialmente adaptados, con rampas de acceso y equipamiento para asegurar un traslado seguro?						x		x		x		x		
		Paraderos accesibles	¿Los paraderos están diseñados para facilitar el acceso y maniobra de los usuarios de sillas de ruedas?						x		x		x		x		
		Cinturón de seguridad	¿El cinturón de seguridad del vehículo es adecuado para la silla de ruedas del usuario?						x		x		x		x		
		Plataforma hidráulica	¿Los buses disponen de plataforma hidráulica elevadora de sillas de ruedas?						x		x		x		x		

		Pavimento táctil	¿En los paraderos y estacionamiento existe pavimento táctil en el borde de la acera?						x		x			x				
		Sistemas de información	¿Los vehículos cuenta con sistemas de información y señalización en lenguaje braille?						x		x			x		x		
	Vehículos adaptados	Transporte accesible	¿Considera que la falta de transporte accesible afecta a las personas con movilidad reducida?							x		x			x			
		Silla de ruedas	¿Los buses cuentan con una silla de ruedas especial de abordaje, que permita el traslado de la persona con discapacidad al interior del medio de transporte?							x		x			x			
		Señales visuales	¿Los buses y autos cuentan con señales visuales para personas con discapacidad auditiva?							x		x			x			
		Asientos especiales	¿Los buses cuentan con asientos especiales, con abrazaderas rebatibles, ubicados de preferencia cerca de las puertas de salida?							x		x			x			
		Desplazamiento autónomo	¿En la ciudad se venden vehículos adaptados que permitan a las personas discapacitadas su desplazamiento con autonomía?							x		x			x			
		Empresas de servicio	¿En la ciudad existen empresas que ofrecen el servicio de transporte con vehículos adaptados para transportar personas con discapacidad?							x		x			x			
	Tarifa preferencial	Pase libre	¿Las personas con discapacidad tienen pase libre en las unidades de transporte público a nivel nacional?							x		x			x			
		Reducción de tarifas	¿El servicio de taxi ofrece reducción de sus tarifas en su							x		x			x			

			servicio de traslado a las personas con discapacidad?																
		Registro de discapacidad	¿Para obtener la gratuidad de los servicios en el transporte público debes estar registrado en el CONADIS?						x		x			x		x			
		Reducción de tarifa	¿Los acompañantes de una persona con discapacidad también tienen reducción de la tarifa en el transporte público?							x		x			x		x		
		Fechas festivas	¿La gratuidad del servicio también se aplica en fechas festivas o días feriados?							x		x			x		x		
		Condiciones de igualdad	¿El servicio gratuito es prestado en las mismas condiciones que los demás pasajeros que pagan tarifa completa?							x		x			x		x		
	Cumplimiento normativo	Derechos de las personas	¿Los conductores y población en general respetan los derechos de las personas con discapacidad?								x				x		x		
		Parqueo especial	¿Dentro de la ciudad se respeta el parqueo especial para personas con discapacidad de los estacionamientos públicos y privados?								x				x		x		
		Asientos reservados	¿Los pasajeros respetan los asientos reservados para que las personas con discapacidad puedan hacer uso de ellos?								x				x		x		
		Carteles informativos	¿Todos los vehículos de transporte urbano cuentan con carteles de asiento reservado?									x			x		x		
		Estacionamientos en primer nivel	¿Las entidades públicas y privadas cuentan con estacionamientos ubicados en el primer nivel, reservados para personas con alguna discapacidad?									x			x		x		

TÍTULO DE LA TESIS: Gestión del transporte público urbano inclusivo y la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020.

VARIABLE	DIMENSIÓN	INDICADOR	ITEMS	OPCIÓN DE RESPUESTA					CRITERIOS DE EVALUACIÓN								OBSERVACIONES Y/O RECOMENDACIONES
									RELACIÓN ENTRE LA VARIABLE Y LA DIMENSIÓN		RELACIÓN ENTRE LA DIMENSIÓN Y EL INDICADOR		RELACIÓN ENTRE EL INDICADOR Y EL ITEMS		RELACIÓN ENTRE EL ITEMS Y LA OPCIÓN DE RESPUESTA		
				empres	asi siempre	veces	Casi nunca	unca	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	
ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD	Entorno físico	Igualdad de condiciones	¿El Estado garantiza el acceso de las personas con discapacidad en igualdad de condiciones con las demás al entorno físico?						x		x		x		x		
		Barreras urbanas	¿La ciudad cuentan con muchas barreras urbanísticas y arquitectónicas que dificultan el acceso de las personas con discapacidad?						x		x		x		x		
		Entorno accesible	¿Los parques y plazas de la ciudad tienen un entorno accesible para personas con discapacidad?						x		x		x		x		
		Rampas y puentes	¿Las edificaciones públicas y privados cuentan con rampas y puentes que dan accesibilidad a sus instalaciones?						x		x		x		x		
		Veredas en buen estado	¿Las veredas de la ciudad gozan de un buen estado de conservación que permite un adecuado desplazamiento?						x		x		x		x		
		Carteles informativos	¿La ciudad dispone de carteles con el Símbolo Internacional de						x		x		x		x		

			Accesibilidad para facilitar su uso por personas con discapacidad?														
Actitudinal	Interprete de lengua de señas	¿Las instituciones cuentan con apoyo de intérprete de lengua de señas para la atención de personas con discapacidad?						x		x		x		x			
	Ayuda solidaria	¿Cuándo las personas con discapacidad presentan alguna dificultad en su traslado son ayudadas por las demás personas?						x		x		x		x			
	Expresiones compasivas	¿Las personas suelen usar expresiones compasivas cuando tratan a una persona con discapacidad?						x		x		x		x			
	Libre tránsito	¿Las personas seden el paso a las personas que transitan en silla de ruedas o con ayudas especiales?						x		x		x		x			
	Actitud de ciudadanos	¿Considera que una de las principales barreras para la inclusión es la actitud de los demás hacia las personas con discapacidad?						x		x		x		x			
	Discriminación social	¿Considera que las personas con discapacidad son discriminadas por el Estado y la sociedad?						x		x		x		x			
Actividades sociales	Integración social	¿Las actividades sociales para personas con discapacidad son fundamentales para promover su integración social?						x		x		x		x			
	Estado de ánimo	¿Considera que la realización de actividades sociales influye positivamente en el estado de ánimo de las personas con discapacidad?						x		x		x		x			
	Actividades físicas	¿Considera que las personas con discapacidad deben practicar actividades físico-recreativas y						x		x		x		x			

		Señalizaciones audibles	¿La ciudad cuenta con señalizaciones, gráficos, luminosos, audibles y táctiles que proporcionen indicaciones a las personas con discapacidad?															
Confortabilidad		Condiciones de confort	¿Las instalaciones públicas se encuentran adaptadas, en condiciones de confort, seguridad y calidad para las personas con discapacidad?						x		x			x		x		
		Viajes cómodos	¿Los vehículos de transporte público se encuentran adaptados para personas con discapacidad haciendo su viaje más confortable?						x		x			x		x		
		Zonas de espera	¿Los paraderos o zonas de espera están adaptadas para garantizar la seguridad y confort de este tipo de usuarios?															
		Seguridad en vehículos	¿Consideras que los transportistas realizan las modificaciones necesarias para incrementar la seguridad y el confort en el interior de los vehículos?															
		Buses cómodos	¿Considera que los buses son lo suficientemente cómodos y seguros para los usuarios con discapacidad?															
		Límites de velocidad	¿El conductor respeta los límites de velocidad evitando realizar variaciones bruscas de aceleración que afecte a los pasajeros?							x		x			x		x	



Pedro Otoniel Morales Salazar
 NOMBRE Y APELLIDO DEL EVALUADOR

FICHA DE VALIDACIÓN DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO

Nombre del Instrumento	Cuestionario aplicado para medir la accesibilidad de las personas con discapacidad		
Objetivo del Instrumento	Medir la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020.		
Aplicada a la muestra participante	Trabajadores de la OMAPED, Gerencia de transportes del Gobierno Regional de La Libertad y personas con discapacidad del distrito de Trujillo, 2020.		
Nombre y Apellido del Experto	Pedro Otoniel Morales Salazar	DNI N°	17910106
Título Profesional	Ing. Mecánico, Lic. Educación y Abogado	Celular	966814497
Dirección Domiciliaria	Calle Las Esmeraldas 350, Urb. Santa Inés – Trujillo		
Grado Académico	Doctor en Administración de la Educación		
Firma		Lugar y Fecha	Trujillo, 12 de noviembre de 2020

FICHA DE VALIDACIÓN DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO
VALIDEZ POR CRITERIO DE JUECES O EXPERTOS

TÍTULO DE LA TESIS: Gestión del transporte público urbano inclusivo y la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020.

VARIABLE	DIMENSIÓN	INDICADOR	ITEMS	OPCIÓN DE RESPUESTA					CRITERIOS DE EVALUACIÓN								OBSERVACIONES Y/O RECOMENDACIONES	
									RELACIÓN ENTRE LA VARIABLE Y LA DIMENSIÓN		RELACIÓN ENTRE LA DIMENSIÓN Y EL INDICADOR		RELACIÓN ENTRE EL INDICADOR Y EL ITEMS		RELACIÓN ENTRE EL ITEMS Y LA OPCIÓN DE RESPUESTA			
				SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO							
				empre	asi siempre	veces	Casi nunca	unca										
GESTIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO INCLUSIVO	Equipamientos y servicios	Rampas de acceso	¿La ciudad cuenta con vehículos especialmente adaptados, con rampas de acceso y equipamiento para asegurar un traslado seguro?						x		x		x		x			
		Paraderos accesibles	¿Los paraderos están diseñados para facilitar el acceso y maniobra de los usuarios de sillas de ruedas?						x		x		x		x			
		Cinturón de seguridad	¿El cinturón de seguridad del vehículo es adecuado para la silla de ruedas del usuario?						x		x		x		x			
		Plataforma hidráulica	¿Los buses disponen de plataforma hidráulica elevadora de sillas de ruedas?						x		x		x		x			
		Pavimento táctil	¿En los paraderos y estacionamiento existe pavimento táctil en el borde de la acera?						x		x		x		x			

		Sistemas de información	¿Los vehículos cuenta con sistemas de información y señalización en lenguaje braille?						x		x		x		x		
	Vehículos adaptados	Transporte accesible	¿Considera que la falta de transporte accesible afecta a las personas con movilidad reducida?						x		x		x		x		
		Silla de ruedas	¿Los buses cuentan con una silla de ruedas especial de abordaje, que permita el traslado de la persona con discapacidad al interior del medio de transporte?						x		x		x		x		
		Señales visuales	¿Los buses y autos cuentan con señales visuales para personas con discapacidad auditiva?							x		x		x		x	
		Asientos especiales	¿Los buses cuentan con asientos especiales, con abrazaderas rebatibles, ubicados de preferencia cerca de las puertas de salida?							x		x		x		x	
		Desplazamiento autónomo	¿En la ciudad se venden vehículos adaptados que permitan a las personas discapacitadas su desplazamiento con autonomía?							x		x		x		x	
		Empresas de servicio	¿En la ciudad existen empresas que ofrecen el servicio de transporte con vehículos adaptados para transportar personas con discapacidad?							x		x		x		x	
		Tarifa preferencial	Pase libre	¿Las personas con discapacidad tienen pase libre en las unidades de transporte público a nivel nacional?						x		x		x		x	
	Reducción de tarifas		¿El servicio de taxi ofrece reducción de sus tarifas en su servicio de traslado a las personas con discapacidad?						x		x		x		x		
	Registro de discapacidad		¿Para obtener la gratuidad de los servicios en el transporte público							x		x		x		x	

			debes estar registrado en el CONADIS?															
		Reducción de tarifa	¿Los acompañantes de una persona con discapacidad también tienen reducción de la tarifa en el transporte público?					x		x			x		x			
		Fechas festivas	¿La gratuidad del servicio también se aplica en fechas festivas o días feriados?					x		x			x		x			
		Condiciones de igualdad	¿El servicio gratuito es prestado en las mismas condiciones que los demás pasajeros que pagan tarifa completa?					x		x			x		x			
	Cumplimiento normativo	Derechos de las personas	¿Los conductores y población en general respetan los derechos de las personas con discapacidad?						x		x			x		x		
		Parqueo especial	¿Dentro de la ciudad se respeta el parqueo especial para personas con discapacidad de los estacionamientos públicos y privados?						x		x			x		x		
		Asientos reservados	¿Los pasajeros respetan los asientos reservados para que las personas con discapacidad puedan hacer uso de ellos?						x		x			x		x		
		Carteles informativos	¿Todos los vehículos de transporte urbano cuentan con carteles de asiento reservado?						x		x			x		x		
		Estacionamientos en primer nivel	¿Las entidades públicas y privadas cuentan con estacionamientos ubicados en el primer nivel, reservados para personas con alguna discapacidad?						x		x			x		x		
		Sanciones equitativas	¿Se le imponen sanciones a aquellos transportistas que no recogen y trasladan a una persona con discapacidad que solicita el servicio?						x		x			x		x		

Estado de las vías	Circulación de personas	¿Las veredas se encuentran libres y sin impedimentos para fácil la circulación de personas con discapacidad?							x		x			x					
	Pistas señalizadas	¿Las pistas están adecuadamente señalizadas e indican el lugar por donde cruzar?							x		x			x					
	Comodidad en transporte	¿El buen estado de las pistas permite que el transporte sea más cómodo y confortable?							x		x			x					
	Traslado seguro	¿El buen estado de las pistas permite un traslado más rápido dentro de la ciudad?							x		x			x					
	Vías especiales	¿Se cuenta con una vía especial para las personas con discapacidad que se trasladan en silla de ruedas?							x		x			x					
	Semáforos inteligentes	¿Se cuentan con semáforos en los cruces con alerta de sonido para personas con discapacidad visual?							x		x			x					



José Manuel Cubas Vargas
 NOMBRE Y APELLIDO DEL EVALUADOR

TÍTULO DE LA TESIS: Gestión del transporte público urbano inclusivo y la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020.

VARIABLE	DIMENSIÓN	INDICADOR	ITEMS	OPCIÓN DE RESPUESTA					CRITERIOS DE EVALUACIÓN								OBSERVACIONES Y/O RECOMENDACIONES	
									RELACIÓN ENTRE LA VARIABLE Y LA DIMENSIÓN		RELACIÓN ENTRE LA DIMENSIÓN Y EL INDICADOR		RELACIÓN ENTRE EL INDICADOR Y EL ITEMS		RELACIÓN ENTRE EL ITEMS Y LA OPCIÓN DE RESPUESTA			
				empre	asi siempre	veces	Casi nunca	unca	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO		
ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD	Entorno físico	Igualdad de condiciones	¿El Estado garantiza el acceso de las personas con discapacidad en igualdad de condiciones con las demás al entorno físico?						x		x		x		x			
		Barreras urbanas	¿La ciudad cuentan con muchas barreras urbanísticas y arquitectónicas que dificultan el acceso de las personas con discapacidad?						x		x		x		x			
		Entorno accesible	¿Los parques y plazas de la ciudad tienen un entorno accesible para personas con discapacidad?						x		x		x		x			
		Rampas y puentes	¿Las edificaciones públicas y privados cuentan con rampas y puentes que dan accesibilidad a sus instalaciones?						x		x		x		x			
		Veredas en buen estado	¿Las veredas de la ciudad gozan de un buen estado de conservación que permite un adecuado desplazamiento?						x		x		x		x			
		Carteles informativos	¿La ciudad dispone de carteles con el Símbolo Internacional de						x		x		x		x			


			Accesibilidad para facilitar su uso por personas con discapacidad?														
Actitudinal	Interprete de lengua de señas	¿Las instituciones cuentan con apoyo de intérprete de lengua de señas para la atención de personas con discapacidad?							x		x			x		x	
	Ayuda solidaria	¿Cuándo las personas con discapacidad presentan alguna dificultad en su traslado son ayudadas por las demás personas?							x		x			x		x	
	Expresiones compasivas	¿Las personas suelen usar expresiones compasivas cuando tratan a una persona con discapacidad?							x		x			x		x	
	Libre tránsito	¿Las personas seden el paso a las personas que transitan en silla de ruedas o con ayudas especiales?							x		x			x		x	
	Actitud de ciudadanos	¿Considera que una de las principales barreras para la inclusión es la actitud de los demás hacia las personas con discapacidad?							x		x			x		x	
	Discriminación social	¿Considera que las personas con discapacidad son discriminadas por el Estado y la sociedad?							x		x			x		x	
Actividades sociales	Integración social	¿Las actividades sociales para personas con discapacidad son fundamentales para promover su integración social?							x		x			x		x	
	Estado de ánimo	¿Considera que la realización de actividades sociales influye positivamente en el estado de ánimo de las personas con discapacidad?							x		x			x		x	
	Actividades físicas	¿Considera que las personas con discapacidad deben practicar actividades físico-recreativas y							x		x			x		x	

		Señalizaciones audibles	¿La ciudad cuenta con señalizaciones, gráficos, luminosos, audibles y táctiles que proporcionen indicaciones a las personas con discapacidad?															
Confortabilidad		Condiciones de confort	¿Las instalaciones públicas se encuentran adaptadas, en condiciones de confort, seguridad y calidad para las personas con discapacidad?						x		x			x		x		
		Viajes cómodos	¿Los vehículos de transporte público se encuentran adaptados para personas con discapacidad haciendo su viaje más confortable?						x		x			x		x		
		Zonas de espera	¿Los paraderos o zonas de espera están adaptadas para garantizar la seguridad y confort de este tipo de usuarios?															
		Seguridad en vehículos	¿Consideras que los transportistas realizan las modificaciones necesarias para incrementar la seguridad y el confort en el interior de los vehículos?															
		Buses cómodos	¿Considera que los buses son lo suficientemente cómodos y seguros para los usuarios con discapacidad?															
		Límites de velocidad	¿El conductor respeta los límites de velocidad evitando realizar variaciones bruscas de aceleración que afecte a los pasajeros?							x		x			x		x	



José Manuel Cubas Vargas
 NOMBRE Y APELLIDO DEL EVALUADOR

FICHA DE VALIDACIÓN DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO

Nombre del Instrumento	Cuestionario aplicado para medir la accesibilidad de las personas con discapacidad		
Objetivo del Instrumento	Medir la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020.		
Aplicada a la muestra participante	Trabajadores de la OMAPED, Gerencia de transportes del Gobierno Regional de La Libertad y personas con discapacidad del distrito de Trujillo, 2020.		
Nombre y Apellido del Experto	José Manuel Cubas Vargas	DNI N°	18073683
Título Profesional	Contador Público	Celular	947486025
Dirección Domiciliaria	F. Schubert 801-Urb. Primavera		
Grado Académico	Maestría en Gestión Pública		
Firma		Lugar y Fecha	Trujillo, 28 de setiembre de 2020

ANEXO 7

ORDENANZA MUNICIPAL N° xxx-2021-MPT

El Alcalde de la Municipalidad Provincial de Trujillo;

POR CUANTO:

El Concejo Provincial de Trujillo, en sesión ordinaria del 14 de diciembre del 2020; vistas las solicitudes de las Asociaciones de las Personas con Discapacidad de la Región de La Libertad y de la Confederación Nacional de Discapacitados del Perú (CONFENADIP), respecto a la firma del acta crear e instalar la comisión de regulación e implementación de transporte inter-urbano inclusivo en favor de las personas con discapacidad conjuntamente con representantes de las empresas del rubro ya existentes; así como la opinión legal favorable sobre el contenido del proyecto de ordenanza que declara a la ciudad de Trujillo, como Trujillo, ciudad inclusiva a las personas con discapacidad; y

CONSIDERANDO:

Que, las Municipalidades son órganos de gobierno local que gozan de autonomía política, económica y administrativa en asuntos de su competencia, al amparo de lo prescrito por el Art. 191º de la Carta Fundamental de la República, concordante con el Art. 1º de la Ley Orgánica de Municipalidades N° 27972;

Que, la Constitución Política del Perú en el Art. 2º, Inciso 2, establece que toda persona tiene derecho a la igualdad ante la ley: Nadie debe ser discriminado por motivo de origen, raza, sexo, idioma, religión, opinión, condición económica o de cualquier otra índole; el segundo párrafo del Art. 7º, compromete al Estado a implementar un régimen legal de protección, atención, readaptación y seguridad a favor del respeto de la dignidad de las personas con discapacidad; el Art. 16º garantiza el derecho a la educación de las personas con discapacidad; el Art. 23º establece la protección del Estado al trabajo de las personas con discapacidad; el Art. 26º, Inciso 1, sostiene que en la relación laboral se respeta la igualdad de oportunidades sin discriminación; el Art. 38º, segundo párrafo, precisa que todos los peruanos tienen el deber de respetar, cumplir y defender la constitución y el ordenamiento jurídico de la nación; y el Art. 59º que dispone la protección del Estado a la organización de micro-empresas favorables a los sectores vulnerables del país, entre los que se encuentran la población con discapacidad;

Que, la Ley N° 27050 y su modificatoria Ley N° 28164, en el Art. 10º dispone que los gobiernos locales provinciales o distritales deberán aperturar oficinas de protección, participación y organización de vecinos con discapacidad;

Que, la Ley N° 24509 aprueba el convenio 159 y recomendación 169 de la OIT en referencia a las políticas y medidas que los gobiernos del mundo deben de desarrollar en lo concerniente a medidas de compensación para el acceso del empleo de las personas con discapacidad;

Que, la Resolución Legislativa N° 27484 aprueba la convención internacional de eliminación de todas las formas de discriminación contra las personas con discapacidad – OEA, en su Art. III, Inciso 1, señala que los estados se comprometen a: “Adoptar las medidas de carácter legislativo, social, educativo, laboral, o de cualquier otra índole, necesarias para eliminar la discriminación contra las personas con discapacidad y propicia su plena integración en la sociedad, ...” incluyendo el derecho a la participación en los asuntos administrativos públicos relativos a su temática;

Que, la Resolución Legislativa N° 2729 ratifica la convención mundial sobre el Derecho de las Personas con discapacidad - ONU, y que en su Art. N° 29° establece: “Participación en la vida política y pública” – los Estados partes se comprometerán a: Inciso b) Promover activamente un entorno en el que las personas con discapacidad puedan participar plena y efectivamente en la dirección de los asuntos públicos, sin discriminación y en igualdad de condiciones con las demás ...”;

Que, La Ley Orgánica de Municipalidades N° 27972, en el Art. 84°, punto 1, Inciso 1.2 señala: “Establecer canales de concertación entre las instituciones que trabajan en defensa de derechos de niños y adolescentes, mujeres, discapacitados y adultos mayores. Así como los derechos humanos en general manteniendo un registro actualizado”. De igual modo los Incisos 2.4; 2.12 y 3.2 disponen medidas complementarias a ejecutar por los gobiernos locales en beneficio de las personas con discapacidad.

Que, dentro de los lineamientos Humanistas que lo sustentan, es voluntad política del presente gobierno municipal provincial, establecer las normas, impulsar las acciones y apoyar toda iniciativa favorable a la dignidad desarrollo y progreso de las personas con discapacidad de la ciudad de Trujillo –Región de La Libertad, concordante a la legislación nacional e internacional sobre el derecho de las personas con discapacidad;

Que, el enfoque de desarrollo inclusivo compromete a los gobiernos municipales a disponer las medidas pertinentes para adecuar las ciudades y servicios públicos para el libre acceso y atención integral de las personas con discapacidad; y con la aprobación unánime del Concejo Provincial de Trujillo;

SE ORDENA:

Artículo 1.- “Constituir a Trujillo como la primera ciudad inclusiva para personas con discapacidad”, dentro de sus aspectos de servicio público de transporte inter-urbano en atención para las personas con discapacidad.

Artículo 2.- Crear e Instalar la comisión de regulación e implementación de transporte inter-urbano inclusivo en favor de las personas con discapacidad conjuntamente con representantes de las empresas del rubro ya existentes con el objetivo se cuente con tres unidades de microbuses de servicio público inter-urbano que brinden el acceso a bordo de dichas unidades de servicio.

Artículo 3.- Disponer las facilidades de asesoramiento técnico para el cumplimiento del artículo precedente a través de la Gerencia de Transporte Urbano Municipal Provincial.

Artículo 4.- Encárguese a la Gerencia de Desarrollo Social, el seguimiento y cumplimiento de la presente ordenanza municipal.

Artículo 5.- Deróguese o déjese en suspenso, según el caso, las disposiciones administrativas y municipales que se opongan a la presente ordenanza municipal.

Artículo 6.- La presente norma, entrará en vigencia a partir del día siguiente de su publicación.

POR TANTO, MANDO SE REGISTRE, PUBLIQUE Y CUMPLA

Dado en Trujillo, a los catorce días del mes de enero del dos mil veintiuno.

José Ruiz Vega
Alcalde

Anexo 8

Base de datos

MUESTRA	GESTIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO INCLUSIVO																								TOTAL	NIVEL																			
	EQUIPAMIENTO Y SERVICIOS						VEHICULOS ADAPTADOS						TARIFA PREFERENCIAL						CUMPLIMIENTO NORMATIVO								ESTADO DE LAS VIAS																		
	1	2	3	4	5	6	S	NIVEL	7	8	9	0	1	1	1	1	S	NIVEL	1	1	1	1	1	1			1	1	S	NIVEL	1	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	S	NIVEL	
1	2	1	2	1	1	1	8	DEFICIENTE	2	2	1	1	2	2	1	0	DEFICIENTE	1	1	2	2	2	1	9	DEFICIENTE	1	2	2	2	2	1	1	9	DEFICIENTE	2	2	2	1	2	2	1	1	REGULARMENTE EFICIENTE	47	DEFICIENTE
2	2	2	1	1	2	1	9	DEFICIENTE	1	1	2	1	1	1	7	DEFICIENTE	2	2	2	2	1	1	1	0	DEFICIENTE	1	2	2	1	2	1	9	DEFICIENTE	1	2	2	1	1	1	8	DEFICIENTE	43	DEFICIENTE		
3	1	1	1	1	2	2	8	DEFICIENTE	2	2	1	2	1	2	1	0	DEFICIENTE	2	1	1	2	2	1	9	DEFICIENTE	2	2	1	2	2	1	1	0	DEFICIENTE	1	1	2	1	1	1	7	DEFICIENTE	44	DEFICIENTE	
4	1	1	1	1	1	1	6	DEFICIENTE	2	1	1	1	2	2	9	DEFICIENTE	1	1	1	2	1	1	7	DEFICIENTE	2	1	1	2	2	2	2	0	DEFICIENTE	1	1	2	2	1	2	9	DEFICIENTE	41	DEFICIENTE		
5	4	2	3	2	2	3	6	REGULARMENTE EFICIENTE	3	3	2	2	3	2	5	REGULARMENTE EFICIENTE	3	2	3	2	3	3	6	REGULARMENTE EFICIENTE	3	2	2	2	3	2	4	1	REGULARMENTE EFICIENTE	3	3	2	3	4	2	7	REGULARMENTE EFICIENTE	78	REGULARMENTE EFICIENTE		
6	4	4	4	4	3	4	3	EFICIENTE	5	4	5	4	2	3	3	EFICIENTE	3	4	4	4	4	3	2	EFICIENTE	3	4	5	4	3	4	3	EFICIENTE	4	4	4	4	3	4	3	EFICIENTE	114	EFICIENTE			
7	2	4	3	4	3	2	8	REGULARMENTE EFICIENTE	3	3	3	3	2	3	7	REGULARMENTE EFICIENTE	3	3	3	3	4	3	9	REGULARMENTE EFICIENTE	3	4	3	3	2	3	8	REGULARMENTE EFICIENTE	2	4	3	2	3	3	7	REGULARMENTE EFICIENTE	89	REGULARMENTE EFICIENTE			
8	1	1	2	1	2	2	9	DEFICIENTE	1	1	1	2	2	2	9	DEFICIENTE	2	2	1	1	2	1	9	DEFICIENTE	2	1	1	1	2	2	9	DEFICIENTE	2	2	2	2	1	2	1	REGULARMENTE EFICIENTE	47	DEFICIENTE			
9	1	1	2	2	2	1	9	DEFICIENTE	1	1	2	2	1	1	8	DEFICIENTE	1	2	1	1	1	2	8	DEFICIENTE	2	2	2	1	1	1	9	DEFICIENTE	1	1	2	1	2	2	9	DEFICIENTE	43	DEFICIENTE			
10	1	2	1	1	2	2	9	DEFICIENTE	2	2	3	2	2	2	3	REGULARMENTE EFICIENTE	1	1	1	2	1	2	8	DEFICIENTE	2	1	2	1	1	2	9	DEFICIENTE	1	2	2	1	2	1	9	DEFICIENTE	48	DEFICIENTE			
11	1	2	1	1	1	1	7	DEFICIENTE	1	1	1	1	1	1	6	DEFICIENTE	2	1	2	2	1	2	1	0	DEFICIENTE	2	1	2	1	1	2	9	DEFICIENTE	1	2	1	1	1	2	8	DEFICIENTE	40	DEFICIENTE		
12	1	2	1	1	2	2	9	DEFICIENTE	2	2	3	3	2	2	4	REGULARMENTE EFICIENTE	2	2	1	1	1	1	8	DEFICIENTE	2	2	2	2	2	1	1	1	REGULARMENTE EFICIENTE	2	1	1	2	1	1	8	DEFICIENTE	50	DEFICIENTE		
13	2	3	2	3	2	2	4	REGULARMENTE EFICIENTE	3	2	2	4	3	3	7	REGULARMENTE EFICIENTE	3	4	3	2	3	3	8	REGULARMENTE EFICIENTE	2	3	3	3	4	3	2	1	REGULARMENTE EFICIENTE	3	4	3	3	2	3	8	REGULARMENTE EFICIENTE	85	REGULARMENTE EFICIENTE		
14	4	3	4	4	4	3	2	EFICIENTE	4	4	5	4	3	3	3	EFICIENTE	3	4	4	4	5	4	4	EFICIENTE	4	4	5	4	5	4	6	EFICIENTE	4	3	4	4	4	3	2	EFICIENTE	117	EFICIENTE			
15	2	3	3	3	3	2	6	REGULARMENTE EFICIENTE	3	3	2	4	3	3	8	REGULARMENTE EFICIENTE	2	2	2	4	2	3	5	REGULARMENTE EFICIENTE	3	2	3	3	3	2	6	REGULARMENTE EFICIENTE	3	3	4	4	2	2	8	REGULARMENTE EFICIENTE	83	REGULARMENTE EFICIENTE			
16	4	3	2	3	3	2	7	REGULARMENTE EFICIENTE	3	3	3	3	2	3	7	REGULARMENTE EFICIENTE	2	3	3	2	4	3	7	REGULARMENTE EFICIENTE	3	3	2	2	3	3	6	REGULARMENTE EFICIENTE	3	2	3	3	3	3	7	REGULARMENTE EFICIENTE	84	REGULARMENTE EFICIENTE			
17	1	1	1	1	2	2	8	DEFICIENTE	4	3	3	4	3	4	1	EFICIENTE	3	3	2	3	2	2	5	REGULARMENTE EFICIENTE	2	3	3	2	3	2	5	REGULARMENTE EFICIENTE	2	2	2	2	2	2	2	REGULARMENTE EFICIENTE	71	REGULARMENTE EFICIENTE			
18	1	2	1	1	2	2	9	DEFICIENTE	2	2	1	1	2	1	9	DEFICIENTE	3	4	4	4	4	4	3	EFICIENTE	4	3	3	3	4	4	1	EFICIENTE	4	4	4	4	3	3	2	EFICIENTE	84	REGULARMENTE EFICIENTE			

19	1	1	1	2	2	2	9	DEFICIENTE	2	2	1	2	1	1	9	DEFICIENTE	2	2	2	1	2	2	1	1	0	DEFICIENTE	2	1	2	2	2	1	0	DEFICIENTE	1	1	2	2	1	2	9	DEFICIENTE	48	DEFICIENTE
20	1	2	1	1	1	2	8	DEFICIENTE	1	2	2	2	1	1	9	DEFICIENTE	2	2	1	2	1	2	1	0	DEFICIENTE	2	3	2	2	2	1	2	REGULARM ENTE EFICIENTE	2	1	2	2	1	1	7	DEFICIENTE	46	DEFICIENTE	
21	2	1	1	1	2	1	8	DEFICIENTE	1	2	2	1	1	1	8	DEFICIENTE	1	1	1	2	1	1	7	DEFICIENTE	2	2	2	2	2	1	1	REGULARM ENTE EFICIENTE	2	1	1	1	1	2	8	DEFICIENTE	42	DEFICIENTE		
22	4	4	4	4	3	3	2	EFICIENTE	4	4	3	4	4	3	2	EFICIENTE	3	3	5	5	4	4	4	EFICIENTE	4	4	3	4	4	3	2	EFICIENTE	4	4	4	4	4	3	3	EFICIENTE	113	EFICIENTE		
23	4	2	3	2	3	2	6	REGULARM ENTE EFICIENTE	2	2	2	3	2	2	3	REGULARM ENTE EFICIENTE	3	2	3	2	3	2	5	REGULARM ENTE EFICIENTE	4	3	3	2	2	3	7	REGULARM ENTE EFICIENTE	3	4	2	3	3	2	7	REGULARM ENTE EFICIENTE	78	REGULARME NTE EFICIENTE		
24	2	3	2	3	2	3	5	REGULARM ENTE EFICIENTE	4	3	3	3	2	2	7	REGULARM ENTE EFICIENTE	3	2	3	3	3	2	6	REGULARM ENTE EFICIENTE	2	3	2	3	4	4	8	REGULARM ENTE EFICIENTE	4	3	3	3	3	3	9	REGULARM ENTE EFICIENTE	85	REGULARME NTE EFICIENTE		
25	2	2	2	1	1	2	0	DEFICIENTE	2	1	2	1	2	1	9	DEFICIENTE	1	2	1	2	1	1	8	DEFICIENTE	2	2	1	2	1	2	0	DEFICIENTE	1	1	1	2	2	2	9	DEFICIENTE	46	DEFICIENTE		
26	2	1	2	1	1	2	9	DEFICIENTE	2	2	1	1	1	2	9	DEFICIENTE	2	1	2	2	2	2	1	REGULARM ENTE EFICIENTE	2	1	1	2	1	1	8	DEFICIENTE	1	2	2	2	2	1	0	DEFICIENTE	47	DEFICIENTE		
27	1	1	2	1	2	2	9	DEFICIENTE	2	2	2	2	2	2	2	REGULARM ENTE EFICIENTE	2	2	1	2	2	1	0	DEFICIENTE	1	1	2	1	2	1	8	DEFICIENTE	1	2	1	2	2	2	0	DEFICIENTE	49	DEFICIENTE		
28	2	1	1	1	1	1	7	DEFICIENTE	1	1	2	2	1	1	8	DEFICIENTE	1	2	3	2	3	2	3	REGULARM ENTE EFICIENTE	1	1	1	2	2	2	9	DEFICIENTE	2	1	2	1	2	1	9	DEFICIENTE	46	DEFICIENTE		
29	2	1	1	2	1	1	8	DEFICIENTE	1	1	2	2	1	1	8	DEFICIENTE	2	2	2	1	2	1	0	DEFICIENTE	3	2	2	3	3	3	6	REGULARM ENTE EFICIENTE	4	4	4	4	4	3	3	EFICIENTE	65	REGULARME NTE EFICIENTE		
30	1	2	2	2	1	2	0	DEFICIENTE	1	1	1	2	1	2	8	DEFICIENTE	1	1	1	2	1	1	7	DEFICIENTE	1	2	2	1	1	1	8	DEFICIENTE	1	1	2	1	2	1	8	DEFICIENTE	41	DEFICIENTE		
31	2	3	4	2	3	3	7	REGULARM ENTE EFICIENTE	3	3	2	4	3	2	7	REGULARM ENTE EFICIENTE	3	2	2	3	2	3	5	REGULARM ENTE EFICIENTE	3	3	2	4	3	3	8	REGULARM ENTE EFICIENTE	4	3	2	3	2	3	7	REGULARM ENTE EFICIENTE	84	REGULARME NTE EFICIENTE		
32	4	5	4	4	3	4	4	EFICIENTE	3	4	4	4	4	4	3	EFICIENTE	4	4	4	4	3	3	2	EFICIENTE	3	4	4	4	4	4	3	EFICIENTE	4	4	3	5	5	4	5	EFICIENTE	117	EFICIENTE		
33	3	2	4	2	3	2	6	REGULARM ENTE EFICIENTE	2	2	3	3	2	3	5	REGULARM ENTE EFICIENTE	3	2	3	2	4	3	7	REGULARM ENTE EFICIENTE	2	2	3	3	3	3	6	REGULARM ENTE EFICIENTE	3	2	2	2	3	3	5	REGULARM ENTE EFICIENTE	79	REGULARME NTE EFICIENTE		
34	2	1	2	1	1	2	9	DEFICIENTE	1	2	1	1	1	2	8	DEFICIENTE	1	1	2	1	2	1	8	DEFICIENTE	2	2	2	2	2	3	3	REGULARM ENTE EFICIENTE	1	1	2	2	2	2	0	DEFICIENTE	48	DEFICIENTE		
35	1	2	1	1	2	2	9	DEFICIENTE	2	1	1	1	1	2	8	DEFICIENTE	2	3	2	2	2	2	3	REGULARM ENTE EFICIENTE	1	2	1	1	2	2	9	DEFICIENTE	1	1	2	1	2	2	9	DEFICIENTE	48	DEFICIENTE		
36	1	2	2	2	2	1	0	DEFICIENTE	2	1	2	1	2	1	9	DEFICIENTE	1	1	2	2	1	2	9	DEFICIENTE	1	2	1	1	2	2	9	DEFICIENTE	1	2	1	1	2	2	9	DEFICIENTE	46	DEFICIENTE		
37	1	1	2	1	1	1	7	DEFICIENTE	2	1	1	2	1	1	8	DEFICIENTE	1	2	1	2	1	1	8	DEFICIENTE	1	2	2	2	2	1	0	DEFICIENTE	1	1	1	2	1	2	8	DEFICIENTE	41	DEFICIENTE		
38	2	2	3	3	2	3	5	REGULARM ENTE EFICIENTE	2	3	2	3	3	2	5	REGULARM ENTE EFICIENTE	2	2	3	2	2	3	4	REGULARM ENTE EFICIENTE	3	3	2	3	3	3	7	REGULARM ENTE EFICIENTE	2	2	3	2	4	3	6	REGULARM ENTE EFICIENTE	77	REGULARME NTE EFICIENTE		
39	4	4	5	3	4	4	4	EFICIENTE	3	4	4	5	5	4	5	EFICIENTE	3	4	4	5	4	4	2	EFICIENTE	4	3	4	4	3	4	2	EFICIENTE	4	4	5	4	5	4	6	EFICIENTE	121	EFICIENTE		
40	3	4	3	3	3	4	0	REGULARM ENTE EFICIENTE	2	3	4	3	3	3	8	REGULARM ENTE EFICIENTE	2	2	2	3	3	3	5	REGULARM ENTE EFICIENTE	2	3	2	3	3	3	6	REGULARM ENTE EFICIENTE	3	3	2	3	4	3	8	REGULARM ENTE EFICIENTE	87	REGULARME NTE EFICIENTE		

41	1	2	2	1	1	2	9	DEFICIENTE	2	2	1	1	2	2	1	0	DEFICIENTE	2	1	2	2	1	2	1	0	DEFICIENTE	2	2	1	1	1	3	1	0	DEFICIENTE	2	2	2	1	1	2	1	0	DEFICIENTE	49	DEFICIENTE
42	1	2	2	2	2	1	0	DEFICIENTE	2	2	1	1	1	2	9	DEFICIENTE	2	1	2	1	1	1	8	DEFICIENTE	1	2	1	1	1	2	8	DEFICIENTE	2	1	1	1	1	2	8	DEFICIENTE	43	DEFICIENTE				
43	1	1	2	1	1	2	8	DEFICIENTE	2	1	1	1	1	2	8	DEFICIENTE	1	1	1	2	1	1	7	DEFICIENTE	1	1	1	1	2	2	8	DEFICIENTE	1	2	1	1	2	2	9	DEFICIENTE	40	DEFICIENTE				
44	2	1	2	2	1	2	0	DEFICIENTE	1	1	1	1	1	2	7	DEFICIENTE	2	3	2	2	3	3	1	5	REGULARM ENTE EFICIENTE	1	2	2	2	2	1	1	0	DEFICIENTE	1	1	1	1	1	2	7	DEFICIENTE	49	DEFICIENTE		
45	1	1	1	1	1	1	6	DEFICIENTE	2	1	1	2	2	1	9	DEFICIENTE	1	2	1	1	2	1	8	DEFICIENTE	1	1	1	1	2	2	8	DEFICIENTE	2	1	3	2	2	1	1	1	REGULARM ENTE EFICIENTE	42	DEFICIENTE			
46	4	4	4	5	5	5	7	EFICIENTE	3	4	4	4	4	4	3	2	3	4	5	4	4	3	4	2	EFICIENTE	4	3	3	4	4	4	2	EFICIENTE	4	5	3	4	4	4	4	4	EFICIENTE	120	EFICIENTE		
47	2	3	4	4	3	3	9	REGULARM ENTE EFICIENTE	2	3	4	3	2	2	1	6	REGULARM ENTE EFICIENTE	2	3	2	3	4	4	1	8	REGULARM ENTE EFICIENTE	4	2	3	3	2	2	1	6	REGULARM ENTE EFICIENTE	2	2	3	3	3	2	1	5	REGULARM ENTE EFICIENTE	84	REGULARME NTE EFICIENTE
48	2	1	1	1	2	2	9	DEFICIENTE	1	2	1	2	2	2	0	DEFICIENTE	2	2	2	2	1	1	0	DEFICIENTE	1	2	2	2	1	2	0	DEFICIENTE	1	1	2	1	1	2	8	DEFICIENTE	47	DEFICIENTE				
49	1	1	1	1	2	2	8	DEFICIENTE	1	2	2	1	2	1	9	DEFICIENTE	1	1	2	1	2	2	9	DEFICIENTE	1	1	1	1	2	2	8	DEFICIENTE	1	2	1	1	1	1	7	DEFICIENTE	41	DEFICIENTE				
50	2	1	1	1	1	1	7	DEFICIENTE	1	1	1	2	2	2	9	DEFICIENTE	2	2	2	2	1	1	1	0	DEFICIENTE	2	2	2	2	1	2	1	1	1	2	2	1	9	DEFICIENTE	46	DEFICIENTE					
51	2	1	2	1	1	1	8	DEFICIENTE	2	2	1	1	2	2	0	DEFICIENTE	1	1	2	2	2	1	9	DEFICIENTE	1	2	2	2	1	1	9	DEFICIENTE	2	2	2	1	2	2	1	1	REGULARM ENTE EFICIENTE	47	DEFICIENTE			
52	2	2	1	1	2	1	9	DEFICIENTE	1	1	2	1	1	1	7	DEFICIENTE	2	2	2	2	1	1	1	0	DEFICIENTE	1	2	2	1	2	1	9	DEFICIENTE	1	2	2	1	1	1	8	DEFICIENTE	43	DEFICIENTE			
53	1	1	1	1	2	2	8	DEFICIENTE	2	2	1	2	1	2	0	DEFICIENTE	2	1	1	2	2	1	9	DEFICIENTE	2	2	1	2	2	1	0	DEFICIENTE	1	1	2	1	1	1	7	DEFICIENTE	44	DEFICIENTE				
54	1	1	1	1	1	1	6	DEFICIENTE	2	1	1	1	2	2	9	DEFICIENTE	1	1	1	2	1	1	7	DEFICIENTE	2	1	1	2	2	2	0	DEFICIENTE	1	1	2	2	1	2	9	DEFICIENTE	41	DEFICIENTE				
55	4	2	3	2	2	3	6	REGULARM ENTE EFICIENTE	3	3	2	2	3	2	5	REGULARM ENTE EFICIENTE	3	2	3	2	3	3	1	6	REGULARM ENTE EFICIENTE	3	2	2	2	3	2	4	REGULARM ENTE EFICIENTE	3	3	2	3	4	2	1	7	REGULARM ENTE EFICIENTE	78	REGULARME NTE EFICIENTE		
56	4	4	4	4	3	4	3	EFICIENTE	5	4	5	4	2	3	3	EFICIENTE	3	4	4	4	4	3	2	EFICIENTE	3	4	5	4	3	4	3	EFICIENTE	4	4	4	4	3	4	3	EFICIENTE	114	EFICIENTE				
57	2	4	3	4	3	2	8	REGULARM ENTE EFICIENTE	3	3	3	3	2	3	7	REGULARM ENTE EFICIENTE	3	3	3	3	4	3	1	9	REGULARM ENTE EFICIENTE	3	4	3	3	2	3	8	REGULARM ENTE EFICIENTE	2	4	3	2	3	3	7	REGULARM ENTE EFICIENTE	89	REGULARME NTE EFICIENTE			
58	1	1	2	1	2	2	9	DEFICIENTE	1	1	1	2	2	2	9	DEFICIENTE	2	2	1	1	2	1	9	DEFICIENTE	2	1	1	1	2	2	9	DEFICIENTE	2	2	2	2	1	2	1	1	REGULARM ENTE EFICIENTE	47	DEFICIENTE			
59	1	1	2	2	2	1	9	DEFICIENTE	1	1	2	2	1	1	8	DEFICIENTE	1	2	1	1	1	2	8	DEFICIENTE	2	2	2	1	1	1	9	DEFICIENTE	1	1	2	1	2	2	9	DEFICIENTE	43	DEFICIENTE				
60	1	2	1	1	2	2	9	DEFICIENTE	2	2	3	2	2	2	3	REGULARM ENTE EFICIENTE	1	1	1	2	1	2	8	DEFICIENTE	2	1	2	1	1	2	9	DEFICIENTE	1	2	2	1	2	1	9	DEFICIENTE	48	DEFICIENTE				
61	1	2	1	1	1	1	7	DEFICIENTE	1	1	1	1	1	1	6	DEFICIENTE	2	1	2	2	1	2	1	0	DEFICIENTE	2	1	2	1	1	2	9	DEFICIENTE	1	2	1	1	1	2	8	DEFICIENTE	40	DEFICIENTE			
62	1	2	1	1	2	2	9	DEFICIENTE	2	2	3	3	2	2	4	REGULARM ENTE EFICIENTE	2	2	1	1	1	1	8	DEFICIENTE	2	2	2	2	2	1	1	REGULARM ENTE EFICIENTE	2	1	1	2	1	1	8	DEFICIENTE	50	DEFICIENTE				
63	2	3	2	3	2	2	4	REGULARM ENTE EFICIENTE	3	2	2	4	3	3	7	REGULARM ENTE EFICIENTE	3	4	3	2	3	3	1	8	REGULARM ENTE EFICIENTE	2	3	3	3	4	3	1	8	REGULARM ENTE EFICIENTE	3	4	3	3	2	3	1	8	REGULARM ENTE EFICIENTE	85	REGULARME NTE EFICIENTE	
64	4	3	4	4	4	3	2	EFICIENTE	4	4	5	4	3	3	3	EFICIENTE	3	4	4	4	5	4	2	4	EFICIENTE	4	4	5	4	5	4	2	6	EFICIENTE	4	3	4	4	4	3	2	2	EFICIENTE	117	EFICIENTE	

65	2	3	3	3	3	2	16	REGULARM ENTE EFICIENTE	3	3	2	4	3	3	18	REGULARM ENTE EFICIENTE	2	2	2	4	2	3	15	REGULARM ENTE EFICIENTE	3	2	3	3	3	2	16	REGULARM ENTE EFICIENTE	3	3	4	4	2	2	18	REGULARM ENTE EFICIENTE	83	REGULARM ENTE EFICIENTE
66	4	3	2	3	3	2	17	REGULARM ENTE EFICIENTE	3	3	3	3	2	3	17	REGULARM ENTE EFICIENTE	2	3	3	2	4	3	17	REGULARM ENTE EFICIENTE	3	3	2	2	3	3	16	REGULARM ENTE EFICIENTE	3	2	3	3	3	3	17	REGULARM ENTE EFICIENTE	84	REGULARM ENTE EFICIENTE
67	1	1	1	1	2	2	8	DEFICIENTE	4	3	3	4	3	4	21	DEFICIENTE	3	3	2	3	2	2	15	REGULARM ENTE EFICIENTE	2	3	3	2	3	2	15	REGULARM ENTE EFICIENTE	2	2	2	2	2	2	12	REGULARM ENTE EFICIENTE	71	REGULARM ENTE EFICIENTE
68	1	2	1	1	2	2	9	DEFICIENTE	2	2	1	1	2	1	9	DEFICIENTE	3	4	4	4	4	4	23	DEFICIENTE	4	3	3	3	4	4	21	DEFICIENTE	4	4	4	4	3	3	22	DEFICIENTE	84	REGULARM ENTE EFICIENTE
69	1	1	1	2	2	2	9	DEFICIENTE	2	2	1	2	1	1	9	DEFICIENTE	2	2	2	1	2	2	11	REGULARM ENTE EFICIENTE	2	1	2	2	2	1	10	DEFICIENTE	1	1	2	2	1	2	9	DEFICIENTE	48	DEFICIENTE
70	1	2	1	1	1	2	8	DEFICIENTE	1	2	2	2	1	1	9	DEFICIENTE	2	2	1	2	1	2	10	DEFICIENTE	2	3	2	2	2	1	12	REGULARM ENTE EFICIENTE	1	2	1	1	1	1	7	DEFICIENTE	46	DEFICIENTE
71	2	1	1	1	2	1	8	DEFICIENTE	1	2	2	1	1	1	8	DEFICIENTE	1	1	1	2	1	1	7	DEFICIENTE	2	2	2	2	2	1	11	REGULARM ENTE EFICIENTE	2	1	1	1	1	2	8	DEFICIENTE	42	DEFICIENTE
72	4	4	4	4	3	3	22	EFICIENTE	4	4	3	4	4	3	22	EFICIENTE	3	3	5	5	4	4	24	EFICIENTE	4	4	3	4	4	3	22	EFICIENTE	4	4	4	4	4	3	23	EFICIENTE	113	EFICIENTE
73	4	2	3	2	3	2	16	REGULARM ENTE EFICIENTE	2	2	2	3	2	2	13	REGULARM ENTE EFICIENTE	3	2	3	2	3	2	15	REGULARM ENTE EFICIENTE	4	3	3	2	2	3	17	REGULARM ENTE EFICIENTE	3	4	2	3	3	2	17	REGULARM ENTE EFICIENTE	78	REGULARM ENTE EFICIENTE
74	2	3	2	3	2	3	15	REGULARM ENTE EFICIENTE	4	3	3	3	2	2	17	REGULARM ENTE EFICIENTE	3	2	3	3	3	2	16	REGULARM ENTE EFICIENTE	2	3	2	3	4	4	18	REGULARM ENTE EFICIENTE	4	3	3	3	3	3	19	REGULARM ENTE EFICIENTE	85	REGULARM ENTE EFICIENTE
75	2	2	2	1	1	2	10	DEFICIENTE	2	1	2	1	2	1	9	DEFICIENTE	1	2	1	2	1	1	8	DEFICIENTE	2	2	1	2	1	2	10	DEFICIENTE	1	1	1	2	2	2	9	DEFICIENTE	46	DEFICIENTE
76	2	1	2	1	1	2	9	DEFICIENTE	2	2	1	1	1	2	9	DEFICIENTE	2	1	2	2	2	2	11	REGULARM ENTE EFICIENTE	2	1	1	2	1	1	8	DEFICIENTE	1	2	2	2	2	1	10	DEFICIENTE	47	DEFICIENTE
77	1	1	2	1	2	2	9	DEFICIENTE	3	2	2	2	2	2	13	REGULARM ENTE EFICIENTE	2	2	1	2	2	1	10	DEFICIENTE	1	1	2	1	2	1	8	DEFICIENTE	1	2	1	2	2	2	10	DEFICIENTE	50	DEFICIENTE
78	2	1	1	1	1	1	7	DEFICIENTE	1	1	2	2	1	1	8	DEFICIENTE	1	2	3	2	3	2	13	REGULARM ENTE EFICIENTE	1	1	1	2	2	2	9	DEFICIENTE	2	1	2	1	2	1	9	DEFICIENTE	46	DEFICIENTE
79	2	1	1	2	1	1	8	DEFICIENTE	1	1	2	2	1	1	8	DEFICIENTE	2	2	2	1	2	1	10	DEFICIENTE	3	2	2	3	3	3	16	REGULARM ENTE EFICIENTE	4	4	4	4	4	3	22	EFICIENTE	65	REGULARM ENTE EFICIENTE
80	1	2	2	2	1	2	10	DEFICIENTE	1	1	1	2	1	2	8	DEFICIENTE	1	1	1	2	1	1	7	DEFICIENTE	1	2	2	1	1	1	8	DEFICIENTE	1	1	2	1	2	1	8	DEFICIENTE	41	DEFICIENTE
81	2	3	4	2	3	3	17	REGULARM ENTE EFICIENTE	3	3	2	4	3	2	17	REGULARM ENTE EFICIENTE	3	2	2	3	2	3	15	REGULARM ENTE EFICIENTE	3	3	2	4	3	3	18	REGULARM ENTE EFICIENTE	4	3	2	3	2	3	17	REGULARM ENTE EFICIENTE	84	REGULARM ENTE EFICIENTE
82	4	5	4	4	3	4	24	EFICIENTE	3	4	4	4	4	4	23	EFICIENTE	4	4	4	4	3	3	22	EFICIENTE	3	4	4	4	4	4	23	EFICIENTE	4	4	3	5	5	4	25	EFICIENTE	117	EFICIENTE
83	3	2	4	2	3	2	16	REGULARM ENTE EFICIENTE	2	2	3	3	2	3	15	REGULARM ENTE EFICIENTE	3	2	3	2	4	3	17	REGULARM ENTE EFICIENTE	2	2	3	3	3	3	16	REGULARM ENTE EFICIENTE	3	2	2	2	3	3	15	REGULARM ENTE EFICIENTE	79	REGULARM ENTE EFICIENTE
84	2	1	2	1	1	2	9	DEFICIENTE	1	2	1	1	1	2	8	DEFICIENTE	1	1	2	1	2	1	8	DEFICIENTE	2	2	2	2	2	3	13	REGULARM ENTE EFICIENTE	1	1	2	2	2	2	10	DEFICIENTE	48	DEFICIENTE
85	1	2	1	1	1	2	9	DEFICIENTE	2	1	1	1	1	2	8	DEFICIENTE	2	3	2	2	2	2	13	REGULARM ENTE EFICIENTE	1	2	1	1	2	2	9	DEFICIENTE	1	1	2	1	2	2	9	DEFICIENTE	48	DEFICIENTE

86	1	2	2	2	2	1	10	DEFICIENTE	2	1	2	1	2	1	9	DEFICIENTE	1	1	2	2	1	2	9	DEFICIENTE	1	2	1	1	2	2	9	DEFICIENTE	1	2	1	1	2	2	9	DEFICIENTE	46	DEFICIENTE	
87	1	1	2	1	1	1	7	DEFICIENTE	2	1	1	2	1	1	8	DEFICIENTE	1	2	1	2	1	1	8	DEFICIENTE	1	2	2	2	2	1	10	DEFICIENTE	1	1	1	1	2	1	2	8	DEFICIENTE	41	DEFICIENTE
88	2	2	3	3	2	3	5	REGULARMENTE EFICIENTE	2	3	2	3	3	2	5	REGULARMENTE EFICIENTE	2	2	3	2	2	3	4	15	REGULARMENTE EFICIENTE	3	3	2	3	3	3	7	REGULARMENTE EFICIENTE	2	2	3	2	4	3	6	REGULARMENTE EFICIENTE	77	REGULARMENTE EFICIENTE
89	4	4	5	3	4	4	4	EFICIENTE	3	4	4	5	5	4	5	EFICIENTE	3	4	4	5	4	4	4	24	EFICIENTE	4	3	4	4	3	4	2	EFICIENTE	4	4	5	4	5	4	6	EFICIENTE	121	EFICIENTE
90	3	4	3	3	3	4	0	REGULARMENTE EFICIENTE	2	3	4	3	3	3	3	18	REGULARMENTE EFICIENTE	2	2	2	3	3	3	5	REGULARMENTE EFICIENTE	2	3	2	3	3	3	6	REGULARMENTE EFICIENTE	3	3	2	3	4	3	8	REGULARMENTE EFICIENTE	87	REGULARMENTE EFICIENTE
91	1	2	2	1	1	2	9	DEFICIENTE	2	2	1	1	2	2	0	DEFICIENTE	2	1	2	2	1	2	0	DEFICIENTE	2	2	1	1	1	3	0	DEFICIENTE	2	2	2	1	1	2	0	DEFICIENTE	49	DEFICIENTE	
92	1	2	2	2	2	1	0	DEFICIENTE	2	2	1	1	1	2	9	DEFICIENTE	2	1	2	1	1	1	8	DEFICIENTE	1	2	1	1	1	2	8	DEFICIENTE	2	1	1	1	1	2	8	DEFICIENTE	43	DEFICIENTE	
93	1	1	2	1	1	2	8	DEFICIENTE	2	1	1	1	1	2	8	DEFICIENTE	1	1	1	2	1	1	7	DEFICIENTE	1	1	1	1	2	2	8	DEFICIENTE	1	2	1	1	2	2	9	DEFICIENTE	40	DEFICIENTE	
94	2	1	2	2	1	2	0	DEFICIENTE	1	1	1	1	1	2	7	DEFICIENTE	2	3	2	2	3	3	5	REGULARMENTE EFICIENTE	1	2	2	2	2	1	0	DEFICIENTE	1	1	1	1	1	2	7	DEFICIENTE	49	DEFICIENTE	
95	1	1	1	1	1	1	6	DEFICIENTE	2	1	1	2	2	1	9	DEFICIENTE	1	2	1	1	2	1	8	DEFICIENTE	1	1	1	1	2	2	8	DEFICIENTE	2	1	3	2	2	1	1	REGULARMENTE EFICIENTE	42	DEFICIENTE	
96	4	4	4	5	5	5	7	EFICIENTE	3	4	4	4	4	4	3	2	EFICIENTE	4	4	5	4	4	3	2	EFICIENTE	4	3	3	4	4	4	2	EFICIENTE	4	5	3	4	4	4	4	EFICIENTE	120	EFICIENTE
97	2	3	4	4	3	3	9	REGULARMENTE EFICIENTE	2	3	4	3	2	2	6	REGULARMENTE EFICIENTE	2	3	2	3	4	4	18	REGULARMENTE EFICIENTE	4	2	3	3	2	2	6	REGULARMENTE EFICIENTE	2	2	3	3	3	2	5	REGULARMENTE EFICIENTE	84	REGULARMENTE EFICIENTE	
98	2	1	1	1	2	2	9	DEFICIENTE	1	2	1	2	2	2	0	DEFICIENTE	2	2	2	2	1	1	0	DEFICIENTE	1	2	2	2	1	2	0	DEFICIENTE	1	1	2	1	1	2	8	DEFICIENTE	47	DEFICIENTE	
99	1	1	1	1	2	2	8	DEFICIENTE	1	2	2	1	2	1	9	DEFICIENTE	1	1	2	1	2	2	9	DEFICIENTE	1	1	1	1	2	2	8	DEFICIENTE	1	2	1	1	1	1	7	DEFICIENTE	41	DEFICIENTE	
100	2	1	1	1	1	1	7	DEFICIENTE	1	1	1	2	2	2	9	DEFICIENTE	2	2	2	2	1	1	0	DEFICIENTE	2	2	2	2	1	2	1	REGULARMENTE EFICIENTE	2	1	1	2	2	1	9	DEFICIENTE	46	DEFICIENTE	
101	2	1	2	1	1	2	9	DEFICIENTE	1	2	1	1	1	2	8	DEFICIENTE	1	1	2	1	2	1	8	DEFICIENTE	2	2	2	2	2	3	3	REGULARMENTE EFICIENTE	1	1	2	2	2	2	0	DEFICIENTE	48	DEFICIENTE	
102	1	2	1	1	2	2	9	DEFICIENTE	2	1	1	1	1	2	8	DEFICIENTE	2	3	2	2	2	2	3	13	REGULARMENTE EFICIENTE	1	2	1	1	2	2	9	DEFICIENTE	1	1	2	1	2	2	9	DEFICIENTE	48	DEFICIENTE
103	1	2	2	2	2	1	0	DEFICIENTE	2	1	2	1	2	1	9	DEFICIENTE	1	1	2	2	1	2	9	DEFICIENTE	1	2	1	1	2	2	9	DEFICIENTE	1	2	1	1	2	2	9	DEFICIENTE	46	DEFICIENTE	
104	1	1	2	1	1	1	7	DEFICIENTE	2	1	1	2	1	1	8	DEFICIENTE	1	2	1	2	1	1	8	DEFICIENTE	1	2	2	2	2	1	0	DEFICIENTE	1	1	1	2	1	2	8	DEFICIENTE	41	DEFICIENTE	
105	2	2	3	3	2	3	5	REGULARMENTE EFICIENTE	2	3	2	3	3	2	5	REGULARMENTE EFICIENTE	2	2	3	2	2	3	4	REGULARMENTE EFICIENTE	3	3	2	3	3	3	7	REGULARMENTE EFICIENTE	2	2	3	2	4	3	6	REGULARMENTE EFICIENTE	77	REGULARMENTE EFICIENTE	
106	4	4	5	3	4	4	4	EFICIENTE	3	4	4	5	5	4	5	EFICIENTE	3	4	4	5	4	4	2	EFICIENTE	4	3	4	4	3	4	2	EFICIENTE	4	4	5	4	5	4	6	EFICIENTE	121	EFICIENTE	
107	3	4	3	3	3	4	0	REGULARMENTE EFICIENTE	2	3	4	3	3	3	3	18	REGULARMENTE EFICIENTE	2	2	2	3	3	3	5	REGULARMENTE EFICIENTE	2	3	2	3	3	3	6	REGULARMENTE EFICIENTE	3	3	2	3	4	3	8	REGULARMENTE EFICIENTE	87	REGULARMENTE EFICIENTE
108	1	2	2	1	1	2	9	DEFICIENTE	2	2	1	1	2	2	0	DEFICIENTE	2	1	2	2	1	2	0	DEFICIENTE	2	2	1	1	1	3	0	DEFICIENTE	2	2	2	1	1	2	0	DEFICIENTE	49	DEFICIENTE	
109	1	2	2	2	2	1	0	DEFICIENTE	2	2	1	1	1	2	9	DEFICIENTE	2	1	2	1	1	1	8	DEFICIENTE	1	2	1	1	1	2	8	DEFICIENTE	2	1	1	1	1	2	8	DEFICIENTE	43	DEFICIENTE	
110	1	1	2	1	1	2	8	DEFICIENTE	2	1	1	1	1	2	8	DEFICIENTE	1	1	1	2	1	1	7	DEFICIENTE	1	1	1	1	2	2	8	DEFICIENTE	1	2	1	1	2	2	9	DEFICIENTE	40	DEFICIENTE	

135	2	1	2	1	1	1	1	8	DEFICIENTE	2	2	1	1	2	2	10	DEFICIENTE	1	1	2	2	2	1	9	DEFICIENTE	1	2	2	2	1	1	9	DEFICIENTE	2	2	2	1	2	2	11	REGULARM ENTE EFICIENTE	47	DEFICIENTE
136	2	2	1	1	2	1	1	9	DEFICIENTE	1	1	2	1	1	1	7	DEFICIENTE	2	2	2	2	1	1	10	DEFICIENTE	1	2	2	1	2	1	9	DEFICIENTE	1	2	2	1	1	1	8	DEFICIENTE	43	DEFICIENTE
137	1	1	1	1	2	2	2	8	DEFICIENTE	2	2	1	2	1	2	10	DEFICIENTE	2	1	1	2	2	1	9	DEFICIENTE	2	2	1	2	2	1	10	DEFICIENTE	1	1	2	1	1	1	7	DEFICIENTE	44	DEFICIENTE
138	1	1	1	1	1	1	1	6	DEFICIENTE	2	1	1	1	2	2	9	DEFICIENTE	1	1	1	2	1	1	7	DEFICIENTE	2	1	1	2	2	2	10	DEFICIENTE	1	1	2	2	1	2	9	DEFICIENTE	41	DEFICIENTE
139	4	2	3	2	2	3	2	6	REGULARM ENTE EFICIENTE	3	3	2	2	3	2	15	REGULARM ENTE EFICIENTE	3	2	3	2	3	3	6	REGULARM ENTE EFICIENTE	3	2	2	2	3	2	4	REGULARM ENTE EFICIENTE	3	3	2	3	4	2	7	REGULARM ENTE EFICIENTE	78	REGULARM ENTE EFICIENTE
140	4	4	4	4	3	4	3	3	EFICIENTE	5	4	5	4	2	3	3	EFICIENTE	3	4	4	4	4	3	2	EFICIENTE	3	4	5	4	3	4	3	EFICIENTE	4	4	4	4	3	4	3	EFICIENTE	114	EFICIENTE
141	2	4	3	4	3	2	2	8	REGULARM ENTE EFICIENTE	3	3	3	3	2	3	7	REGULARM ENTE EFICIENTE	3	3	3	3	4	3	9	REGULARM ENTE EFICIENTE	3	4	3	3	2	3	8	REGULARM ENTE EFICIENTE	2	4	3	2	3	3	7	REGULARM ENTE EFICIENTE	89	REGULARM ENTE EFICIENTE
142	1	1	2	1	2	2	2	9	DEFICIENTE	1	1	1	2	2	2	9	DEFICIENTE	2	2	1	1	2	1	9	DEFICIENTE	2	1	1	1	2	2	9	DEFICIENTE	2	2	2	2	1	2	11	REGULARM ENTE EFICIENTE	47	DEFICIENTE
143	1	1	2	2	2	1	1	9	DEFICIENTE	1	1	2	2	1	1	8	DEFICIENTE	1	2	1	1	1	2	8	DEFICIENTE	2	2	2	1	1	1	9	DEFICIENTE	1	1	2	1	2	2	9	DEFICIENTE	43	DEFICIENTE
144	1	2	1	1	2	2	2	9	DEFICIENTE	2	2	3	2	2	2	3	REGULARM ENTE EFICIENTE	1	1	1	2	1	2	8	DEFICIENTE	2	1	2	1	1	2	9	DEFICIENTE	1	2	2	1	2	1	9	DEFICIENTE	48	DEFICIENTE
145	1	2	1	1	1	1	1	7	DEFICIENTE	1	1	1	1	1	1	6	DEFICIENTE	2	1	2	2	1	2	10	DEFICIENTE	2	1	2	1	1	2	9	DEFICIENTE	1	2	1	1	1	2	8	DEFICIENTE	40	DEFICIENTE
146	1	2	1	1	2	2	2	9	DEFICIENTE	2	2	3	3	2	2	4	REGULARM ENTE EFICIENTE	2	2	1	1	1	1	8	DEFICIENTE	2	2	2	2	2	1	11	REGULARM ENTE EFICIENTE	2	1	1	2	1	1	8	DEFICIENTE	50	DEFICIENTE
147	2	3	2	3	2	2	2	4	REGULARM ENTE EFICIENTE	3	2	2	4	3	3	7	REGULARM ENTE EFICIENTE	3	4	3	2	3	3	8	REGULARM ENTE EFICIENTE	2	3	3	3	4	3	8	REGULARM ENTE EFICIENTE	3	4	3	3	2	3	8	REGULARM ENTE EFICIENTE	85	REGULARM ENTE EFICIENTE
148	4	3	4	4	4	3	2	2	EFICIENTE	4	4	5	4	3	3	3	EFICIENTE	3	4	4	4	5	4	4	EFICIENTE	4	4	5	4	5	4	6	EFICIENTE	4	3	4	4	4	3	2	EFICIENTE	117	EFICIENTE
149	2	3	3	3	3	2	2	6	REGULARM ENTE EFICIENTE	3	3	2	4	3	3	8	REGULARM ENTE EFICIENTE	2	2	2	4	2	3	5	REGULARM ENTE EFICIENTE	3	2	3	3	3	2	6	REGULARM ENTE EFICIENTE	3	3	4	4	2	2	8	REGULARM ENTE EFICIENTE	83	REGULARM ENTE EFICIENTE
150	4	3	2	3	3	2	2	7	REGULARM ENTE EFICIENTE	3	3	3	3	2	3	7	REGULARM ENTE EFICIENTE	2	3	3	2	4	3	7	REGULARM ENTE EFICIENTE	3	3	2	2	3	3	6	REGULARM ENTE EFICIENTE	3	2	3	3	3	3	7	REGULARM ENTE EFICIENTE	84	REGULARM ENTE EFICIENTE
151	1	1	1	1	2	2	2	8	DEFICIENTE	4	3	3	4	3	4	1	EFICIENTE	3	3	2	3	2	2	5	REGULARM ENTE EFICIENTE	2	3	3	2	3	2	5	REGULARM ENTE EFICIENTE	2	2	2	2	2	2	2	REGULARM ENTE EFICIENTE	71	REGULARM ENTE EFICIENTE
152	1	2	1	1	2	2	2	9	DEFICIENTE	2	2	1	1	2	1	9	DEFICIENTE	3	4	4	4	4	4	3	EFICIENTE	4	3	3	3	4	4	1	EFICIENTE	4	4	4	4	3	3	2	EFICIENTE	84	EFICIENTE
153	1	1	1	2	2	2	2	9	DEFICIENTE	2	2	1	2	1	1	9	DEFICIENTE	2	2	2	1	2	2	11	REGULARM ENTE EFICIENTE	2	1	2	2	2	1	10	DEFICIENTE	1	1	2	2	1	2	9	DEFICIENTE	48	DEFICIENTE
154	1	2	1	1	1	2	1	8	DEFICIENTE	1	2	2	2	1	1	9	DEFICIENTE	2	2	1	2	1	2	10	DEFICIENTE	2	3	2	2	2	1	2	REGULARM ENTE EFICIENTE	1	2	1	1	1	1	7	DEFICIENTE	46	DEFICIENTE
155	2	1	1	1	2	1	1	8	DEFICIENTE	1	2	2	1	1	1	8	DEFICIENTE	1	1	1	2	1	1	7	DEFICIENTE	2	2	2	2	2	1	11	REGULARM ENTE EFICIENTE	2	1	1	1	1	2	8	DEFICIENTE	42	DEFICIENTE
156	4	4	4	4	3	3	2	2	EFICIENTE	4	4	3	4	4	3	2	EFICIENTE	3	3	5	5	4	4	4	EFICIENTE	4	4	3	4	4	3	2	EFICIENTE	4	4	4	4	4	3	3	EFICIENTE	113	EFICIENTE

157	4	2	3	2	3	2	1	6	REGULARM ENTE EFICIENTE	2	2	2	3	2	2	1	3	REGULARM ENTE EFICIENTE	3	2	3	2	3	2	1	5	REGULARM ENTE EFICIENTE	4	3	3	2	2	3	1	7	REGULARM ENTE EFICIENTE	3	4	2	3	3	2	1	7	REGULARM ENTE EFICIENTE	78	REGULARM ENTE EFICIENTE
158	2	3	2	3	2	3	1	5	REGULARM ENTE EFICIENTE	4	3	3	3	2	2	1	7	REGULARM ENTE EFICIENTE	3	2	3	3	3	2	1	6	REGULARM ENTE EFICIENTE	2	3	2	3	4	4	1	8	REGULARM ENTE EFICIENTE	4	3	3	3	3	3	1	9	REGULARM ENTE EFICIENTE	85	REGULARM ENTE EFICIENTE
159	2	2	2	1	1	2	1	0	DEFICIENTE	2	1	2	1	2	1	1	9	DEFICIENTE	1	2	1	2	1	1	1	8	DEFICIENTE	2	2	1	2	1	2	1	0	DEFICIENTE	1	1	1	2	2	2	1	9	DEFICIENTE	46	DEFICIENTE
160	2	1	2	1	1	2	1	9	DEFICIENTE	2	2	1	1	1	2	1	9	DEFICIENTE	2	1	2	2	2	2	1	1	1	1	1	2	1	1	1	8	DEFICIENTE	1	2	2	2	2	1	1	0	DEFICIENTE	47	DEFICIENTE	
161	1	1	2	1	2	2	1	9	DEFICIENTE	3	3	2	2	2	3	1	5	REGULARM ENTE EFICIENTE	2	2	1	2	2	1	1	0	DEFICIENTE	1	1	1	2	1	1	1	7	DEFICIENTE	1	2	1	2	1	1	1	8	DEFICIENTE	49	DEFICIENTE
162	2	1	1	1	1	1	1	7	DEFICIENTE	1	1	2	2	1	1	1	8	DEFICIENTE	1	2	3	2	3	2	1	3	REGULARM ENTE EFICIENTE	1	1	1	2	2	2	1	9	DEFICIENTE	2	1	2	1	2	1	1	9	DEFICIENTE	46	DEFICIENTE
163	2	1	1	2	1	1	1	8	DEFICIENTE	1	1	2	2	1	1	1	8	DEFICIENTE	2	2	2	1	2	1	1	0	DEFICIENTE	3	2	2	3	3	3	1	6	REGULARM ENTE EFICIENTE	4	4	4	4	4	3	2	3	EFICIENTE	65	REGULARM ENTE EFICIENTE
164	1	2	2	2	1	2	1	0	DEFICIENTE	1	1	1	2	1	2	1	8	DEFICIENTE	1	1	1	2	1	1	1	7	DEFICIENTE	1	2	2	1	1	1	1	8	DEFICIENTE	1	1	2	1	2	1	1	8	DEFICIENTE	41	DEFICIENTE
165	2	3	4	2	3	3	1	7	REGULARM ENTE EFICIENTE	3	3	2	4	3	2	1	7	REGULARM ENTE EFICIENTE	3	2	2	3	2	3	1	5	REGULARM ENTE EFICIENTE	3	3	2	4	3	3	1	8	REGULARM ENTE EFICIENTE	4	3	2	3	2	3	1	7	REGULARM ENTE EFICIENTE	84	REGULARM ENTE EFICIENTE
166	4	5	4	4	3	4	2	4	EFICIENTE	3	4	4	4	4	4	3	3	EFICIENTE	4	4	4	4	3	3	2	2	EFICIENTE	3	4	4	4	4	4	2	3	EFICIENTE	4	4	3	5	5	4	2	5	EFICIENTE	117	EFICIENTE
167	3	2	4	2	3	2	1	6	REGULARM ENTE EFICIENTE	2	2	3	3	2	3	1	5	REGULARM ENTE EFICIENTE	3	2	3	2	4	3	1	7	REGULARM ENTE EFICIENTE	2	2	3	3	3	3	1	6	REGULARM ENTE EFICIENTE	3	2	2	2	3	3	1	5	REGULARM ENTE EFICIENTE	79	REGULARM ENTE EFICIENTE
168	2	1	2	1	1	2	1	9	DEFICIENTE	1	2	1	1	1	2	1	8	DEFICIENTE	1	1	2	1	2	1	1	8	DEFICIENTE	2	2	2	2	2	3	1	3	REGULARM ENTE EFICIENTE	1	1	2	2	2	2	1	0	DEFICIENTE	48	DEFICIENTE
169	1	2	1	1	2	2	1	9	DEFICIENTE	2	1	1	1	1	2	1	8	DEFICIENTE	2	3	2	2	2	2	1	3	REGULARM ENTE EFICIENTE	1	2	1	1	2	2	1	9	DEFICIENTE	1	1	2	1	2	2	1	9	DEFICIENTE	48	DEFICIENTE
170	1	2	2	2	2	1	1	0	DEFICIENTE	2	1	2	1	2	1	1	9	DEFICIENTE	1	1	2	2	1	2	1	9	DEFICIENTE	1	2	1	1	2	2	1	9	DEFICIENTE	1	2	1	1	2	2	1	9	DEFICIENTE	46	DEFICIENTE
171	1	1	2	1	1	1	1	7	DEFICIENTE	2	1	1	2	1	1	1	8	DEFICIENTE	1	2	1	2	1	1	1	8	DEFICIENTE	1	2	2	2	2	1	1	0	DEFICIENTE	1	1	1	2	1	2	1	8	DEFICIENTE	41	DEFICIENTE
172	2	2	3	3	2	3	1	5	REGULARM ENTE EFICIENTE	2	3	2	3	3	2	1	5	REGULARM ENTE EFICIENTE	2	2	3	2	2	3	1	4	REGULARM ENTE EFICIENTE	3	3	2	3	3	3	1	7	REGULARM ENTE EFICIENTE	2	2	3	2	4	3	1	6	REGULARM ENTE EFICIENTE	77	REGULARM ENTE EFICIENTE
173	4	4	5	3	4	4	2	4	EFICIENTE	3	4	4	5	5	4	2	5	EFICIENTE	3	4	4	5	4	4	2	4	EFICIENTE	4	3	4	4	3	4	2	2	EFICIENTE	4	4	5	4	5	4	2	6	EFICIENTE	121	EFICIENTE
174	3	4	3	3	3	4	2	0	REGULARM ENTE EFICIENTE	2	3	4	3	3	3	1	8	REGULARM ENTE EFICIENTE	2	2	2	3	3	3	1	5	REGULARM ENTE EFICIENTE	2	3	2	3	3	3	1	6	REGULARM ENTE EFICIENTE	3	3	2	3	4	3	1	8	REGULARM ENTE EFICIENTE	87	REGULARM ENTE EFICIENTE
175	2	1	2	1	1	1	1	8	DEFICIENTE	2	2	1	1	2	2	1	0	DEFICIENTE	1	1	2	2	2	1	1	9	DEFICIENTE	1	2	2	2	1	1	1	9	DEFICIENTE	2	2	2	1	2	2	1	1	REGULARM ENTE EFICIENTE	47	DEFICIENTE
176	2	2	1	1	2	1	1	9	DEFICIENTE	1	1	2	1	1	1	1	7	DEFICIENTE	2	2	2	2	1	1	1	0	DEFICIENTE	1	2	2	1	2	1	1	9	DEFICIENTE	1	2	2	1	1	1	1	8	DEFICIENTE	43	DEFICIENTE
177	1	1	1	1	2	2	1	8	DEFICIENTE	2	2	1	2	1	2	1	0	DEFICIENTE	2	1	1	2	2	1	1	9	DEFICIENTE	2	2	1	2	2	1	1	0	DEFICIENTE	1	1	2	1	1	1	1	7	DEFICIENTE	44	DEFICIENTE
178	1	1	1	1	1	1	1	6	DEFICIENTE	2	1	1	1	2	2	1	9	DEFICIENTE	1	1	1	2	1	1	1	7	DEFICIENTE	2	1	1	2	2	2	1	0	DEFICIENTE	1	1	2	2	1	2	1	9	DEFICIENTE	41	DEFICIENTE
179	4	2	3	2	2	3	1	6	REGULARM ENTE EFICIENTE	3	3	2	2	3	2	1	5	REGULARM ENTE EFICIENTE	3	2	3	2	3	3	1	6	REGULARM ENTE EFICIENTE	3	2	2	2	3	2	1	4	REGULARM ENTE EFICIENTE	3	3	2	3	4	2	1	7	REGULARM ENTE EFICIENTE	78	REGULARM ENTE EFICIENTE

180	4	4	4	4	3	4	2	3	EFICIENTE	5	4	5	4	2	3	2	3	EFICIENTE	3	4	4	4	4	3	2	2	EFICIENTE	3	4	4	4	3	4	2	3	EFICIENTE	4	4	4	4	3	4	2	3	EFICIENTE	114	EFICIENTE
181	2	4	3	4	3	2	1	8	REGULARM ENTE EFICIENTE	3	3	3	3	2	3	1	7	REGULARM ENTE EFICIENTE	3	3	3	3	4	3	1	9	REGULARM ENTE EFICIENTE	3	4	3	3	2	3	1	8	REGULARM ENTE EFICIENTE	2	4	3	2	3	3	1	7	REGULARM ENTE EFICIENTE	89	REGULARM ENTE EFICIENTE
182	1	1	2	1	2	2	9	DEFICIENTE	1	1	1	2	2	2	9	DEFICIENTE	2	2	1	1	2	1	9	DEFICIENTE	2	1	1	1	2	2	9	DEFICIENTE	2	2	2	2	1	2	1	1	REGULARM ENTE EFICIENTE	47	DEFICIENTE				
183	1	1	2	2	2	1	9	DEFICIENTE	1	1	2	2	1	1	8	DEFICIENTE	1	2	1	1	1	2	8	DEFICIENTE	2	2	2	1	1	1	9	DEFICIENTE	1	1	2	1	2	2	9	DEFICIENTE	43	DEFICIENTE					
184	1	2	1	1	2	2	9	DEFICIENTE	2	2	3	2	2	2	1	3	REGULARM ENTE EFICIENTE	1	1	1	2	1	2	8	DEFICIENTE	2	1	2	1	1	2	9	DEFICIENTE	1	2	2	1	2	1	9	DEFICIENTE	48	DEFICIENTE				
185	1	2	1	1	1	1	7	DEFICIENTE	1	1	1	1	1	1	6	DEFICIENTE	2	1	2	2	1	2	1	0	DEFICIENTE	2	1	2	1	1	2	9	DEFICIENTE	1	2	1	1	1	2	8	DEFICIENTE	40	DEFICIENTE				
186	1	2	1	1	2	2	9	DEFICIENTE	2	2	3	3	2	2	1	4	REGULARM ENTE EFICIENTE	2	2	1	1	1	1	8	DEFICIENTE	2	2	2	2	2	1	1	1	REGULARM ENTE EFICIENTE	2	1	1	2	1	1	8	DEFICIENTE	50	DEFICIENTE			
187	2	3	2	3	2	2	1	4	REGULARM ENTE EFICIENTE	3	2	2	4	3	3	1	7	REGULARM ENTE EFICIENTE	3	4	3	2	3	3	1	8	REGULARM ENTE EFICIENTE	2	3	3	3	4	3	1	8	REGULARM ENTE EFICIENTE	3	4	3	3	2	3	1	8	REGULARM ENTE EFICIENTE	85	REGULARM ENTE EFICIENTE
188	4	3	4	4	4	3	2	2	EFICIENTE	4	4	5	4	3	3	2	3	EFICIENTE	3	4	4	4	5	4	2	4	EFICIENTE	4	4	5	4	5	4	2	6	EFICIENTE	4	3	4	4	4	3	2	2	EFICIENTE	117	EFICIENTE
189	2	3	3	3	3	2	1	6	REGULARM ENTE EFICIENTE	3	3	2	4	3	3	1	8	REGULARM ENTE EFICIENTE	2	2	2	4	2	3	1	5	REGULARM ENTE EFICIENTE	3	2	3	3	3	2	1	6	REGULARM ENTE EFICIENTE	3	3	4	4	2	2	1	8	REGULARM ENTE EFICIENTE	83	REGULARM ENTE EFICIENTE
190	4	3	2	3	3	2	1	7	REGULARM ENTE EFICIENTE	3	3	3	3	2	3	1	7	REGULARM ENTE EFICIENTE	2	3	3	2	4	3	1	7	REGULARM ENTE EFICIENTE	3	3	2	2	3	3	1	6	REGULARM ENTE EFICIENTE	3	2	3	3	3	3	1	7	REGULARM ENTE EFICIENTE	84	REGULARM ENTE EFICIENTE
191	1	1	1	1	2	2	8	DEFICIENTE	4	3	3	4	3	4	2	1	EFICIENTE	3	3	2	3	2	2	1	5	REGULARM ENTE EFICIENTE	2	3	3	2	3	2	1	5	REGULARM ENTE EFICIENTE	2	2	2	2	2	2	1	2	REGULARM ENTE EFICIENTE	71	REGULARM ENTE EFICIENTE	
192	1	2	1	1	2	2	9	DEFICIENTE	2	2	1	1	2	1	9	DEFICIENTE	3	4	4	4	4	4	2	3	REGULARM ENTE EFICIENTE	4	3	3	3	4	4	2	1	EFICIENTE	4	4	4	4	3	3	2	2	EFICIENTE	84	REGULARM ENTE EFICIENTE		
193	1	1	1	2	2	2	9	DEFICIENTE	2	2	1	2	1	1	9	DEFICIENTE	2	2	2	1	2	2	1	1	REGULARM ENTE EFICIENTE	2	1	2	2	2	1	1	0	DEFICIENTE	1	1	2	2	1	2	9	DEFICIENTE	48	DEFICIENTE			
194	1	2	1	1	1	2	8	DEFICIENTE	1	2	2	2	1	1	9	DEFICIENTE	2	2	1	2	1	2	1	0	DEFICIENTE	2	3	2	2	2	1	1	2	REGULARM ENTE EFICIENTE	1	2	1	1	1	1	7	DEFICIENTE	46	DEFICIENTE			
195	2	1	1	1	2	1	8	DEFICIENTE	1	2	2	1	1	1	8	DEFICIENTE	1	1	1	2	1	1	7	DEFICIENTE	2	2	2	2	2	1	1	1	REGULARM ENTE EFICIENTE	2	1	1	1	1	2	8	DEFICIENTE	42	DEFICIENTE				
196	4	4	4	4	3	3	2	2	EFICIENTE	4	4	3	4	4	3	2	2	EFICIENTE	3	3	5	5	4	4	2	4	EFICIENTE	4	4	3	4	4	3	2	2	EFICIENTE	4	4	4	4	4	3	3	3	EFICIENTE	113	EFICIENTE

MUESTRA	ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS DISCAPACITADAS																											TOTAL	NIVEL																	
	ENTORNO FISICO							ACTITUDINAL							ACTIVIDADES SOCIALES							MOVILIDAD					CONFORTABILIDAD																			
	1	2	3	4	5	6	ST	NIVEL	7	8	9	10	11	12	ST	NIVEL	13	14	15	16	17	18	ST	NIVEL	19	20	21			22	23	24	ST	NIVEL	25	26	27	28	29	30	ST	NIVEL				
1	2	2	1	1	1	2	9	MALA	1	1	1	2	2	2	8	MALA	1	1	3	2	1	2	1	0	MALA	2	1	1	1	1	1	7	MALA	2	1	2	2	3	2	1	2	REGULAR	46	MALA		
2	2	1	1	2	1	2	9	MALA	2	1	1	2	1	1	8	MALA	1	2	1	2	1	2	9	MALA	1	2	1	2	1	1	8	MALA	2	1	2	1	2	1	9	MALA	43	MALA				
3	1	1	2	1	1	1	7	MALA	1	2	2	1	2	1	9	MALA	2	2	1	2	1	2	1	0	MALA	1	2	1	2	1	2	9	MALA	1	1	1	2	1	2	8	MALA	43	MALA			
4	1	2	2	2	1	1	9	MALA	2	1	2	1	1	1	8	MALA	1	1	2	1	2	1	8	MALA	2	1	2	1	2	1	9	MALA	2	1	1	2	1	1	8	MALA	42	MALA				
5	2	2	3	2	3	2	1	4	REGULAR	3	2	3	2	2	2	1	4	REGULAR	3	2	3	3	1	5	REGULAR	2	2	3	3	2	3	1	5	REGULAR	3	3	3	2	3	2	1	6	REGULAR	74	REGULAR	
6	3	4	4	4	4	3	2	2	BUENA	5	4	4	4	3	4	2	4	BUENA	4	4	4	3	4	2	3	BUENA	4	4	5	4	4	4	2	5	BUENA	4	4	4	4	4	4	2	4	BUENA	118	BUENA
7	3	2	2	3	3	3	1	6	REGULAR	2	3	3	2	3	3	1	6	REGULAR	3	3	3	3	3	1	8	REGULAR	3	3	2	3	3	3	1	7	REGULAR	3	3	3	3	2	2	1	6	REGULAR	83	REGULAR
8	2	1	1	1	2	1	8	MALA	2	1	2	1	1	1	8	MALA	2	1	1	2	2	2	1	0	MALA	2	1	2	1	1	2	9	MALA	1	2	2	2	2	1	1	0	MALA	45	MALA		
9	2	1	2	2	2	2	1	1	REGULAR	1	1	1	1	2	1	7	MALA	1	2	1	1	1	1	7	MALA	1	1	1	2	1	2	8	MALA	2	2	1	2	2	1	1	0	MALA	43	MALA		
10	1	2	1	2	2	2	1	0	MALA	2	2	3	3	2	2	1	4	REGULAR	2	1	2	1	2	1	9	MALA	1	2	2	2	2	1	1	0	MALA	1	1	2	1	1	1	7	MALA	50	MALA	
11	2	1	1	1	2	1	8	MALA	2	1	1	1	2	1	8	MALA	1	2	1	2	2	1	9	MALA	1	2	2	1	1	1	8	MALA	2	1	1	1	1	3	9	MALA	42	MALA				
12	2	1	1	1	1	1	7	MALA	3	2	2	1	1	1	1	0	MALA	1	1	1	1	1	2	7	MALA	1	2	2	2	1	1	9	MALA	3	2	1	1	2	1	1	0	MALA	43	MALA		
13	2	2	3	2	2	2	1	3	REGULAR	3	3	2	3	3	2	1	6	REGULAR	3	3	2	3	3	1	7	REGULAR	2	3	3	3	3	3	1	7	REGULAR	4	3	3	3	3	3	1	9	REGULAR	82	REGULAR
14	3	4	4	4	3	3	2	1	BUENA	4	4	4	4	4	4	2	4	BUENA	4	4	3	4	4	2	3	BUENA	4	3	4	4	5	4	2	4	BUENA	3	4	3	4	4	3	2	1	BUENA	113	BUENA
15	3	2	3	2	3	2	1	5	REGULAR	3	3	3	2	2	3	1	6	REGULAR	3	1	3	1	3	1	4	REGULAR	2	3	3	4	3	2	1	7	REGULAR	3	3	3	3	4	3	1	9	REGULAR	81	REGULAR
16	3	3	2	3	3	2	1	6	REGULAR	3	3	3	2	3	2	1	6	REGULAR	2	3	2	3	3	1	6	REGULAR	2	3	4	3	2	3	1	7	REGULAR	3	3	2	2	3	3	1	6	REGULAR	81	REGULAR
17	1	2	2	2	1	1	9	MALA	3	4	3	3	4	3	2	0	REGULAR	1	2	2	1	2	2	1	0	MALA	2	1	2	1	2	2	1	0	MALA	2	1	2	1	2	2	1	0	MALA	59	REGULAR
18	1	2	2	2	2	2	1	1	REGULAR	1	2	1	1	1	2	8	MALA	4	4	3	4	4	3	2	2	BUENA	4	3	4	3	4	4	2	2	BUENA	3	4	3	4	4	3	2	1	BUENA	84	REGULAR
19	1	1	2	1	2	1	8	MALA	2	2	1	2	2	2	1	1	REGULAR	2	2	1	2	1	2	1	0	MALA	1	2	1	1	2	2	9	MALA	2	1	2	2	2	1	1	0	MALA	48	MALA	
20	1	1	1	2	1	1	7	MALA	2	2	1	1	1	1	8	MALA	1	3	2	2	2	2	1	2	REGULAR	1	2	1	2	1	3	1	0	MALA	1	1	2	1	1	2	8	MALA	45	MALA		
21	1	1	2	1	2	2	9	MALA	2	1	1	2	1	2	9	MALA	2	1	1	2	1	1	8	MALA	2	1	2	1	2	2	1	0	MALA	2	1	2	1	1	2	9	MALA	45	MALA			
22	4	4	4	4	3	4	2	3	BUENA	4	4	3	4	5	4	2	4	BUENA	4	4	4	4	4	2	3	BUENA	3	4	4	4	4	2	2	1	BUENA	4	4	4	4	4	4	2	4	BUENA	115	BUENA
23	2	3	3	3	2	4	1	7	REGULAR	2	1	1	2	2	2	1	0	MALA	2	3	2	3	2	1	4	REGULAR	3	3	3	3	2	2	1	6	REGULAR	3	3	3	2	3	2	1	6	REGULAR	73	REGULAR
24	3	2	3	2	2	2	1	4	REGULAR	3	3	3	2	3	2	1	6	REGULAR	3	3	3	2	2	1	5	REGULAR	3	2	2	3	4	3	1	7	REGULAR	3	3	4	3	4	4	2	1	BUENA	83	REGULAR
25	1	1	2	2	2	1	9	MALA	2	1	1	2	1	1	8	MALA	1	1	2	1	2	2	9	MALA	3	2	2	2	1	2	1	2	REGULAR	2	2	1	2	1	2	1	0	MALA	48	MALA		
26	1	1	1	2	2	1	8	MALA	2	1	2	2	2	1	1	0	MALA	2	1	2	2	1	2	1	0	MALA	1	2	2	1	2	1	9	MALA	2	1	2	1	2	1	9	MALA	46	MALA		
27	1	3	1	2	2	2	1	1	REGULAR	4	3	4	3	3	4	2	1	BUENA	1	2	1	1	2	1	8	MALA	1	2	1	1	1	1	7	MALA	1	2	1	1	1	2	8	MALA	55	REGULAR		

28	2	1	1	2	1	1	8	MALA	1	2	1	2	2	1	9	MALA	2	2	2	1	2	1	1	0	MALA	2	2	1	2	2	1	1	0	MALA	2	1	1	1	1	2	8	MALA	45	MALA	
29	2	1	1	1	2	2	9	MALA	2	1	1	1	1	1	7	MALA	1	2	2	1	1	1	2	9	MALA	3	2	3	3	3	3	1	7	REGULAR	4	3	4	3	4	4	2	2	2	64	REGULAR
30	2	2	1	2	1	1	9	MALA	1	2	2	1	2	1	9	MALA	2	1	2	1	1	1	1	8	MALA	1	2	1	2	2	1	9	MALA	1	2	1	1	2	2	9	MALA	44	MALA		
31	3	2	2	2	3	3	1	REGULAR	2	3	3	3	3	2	1	REGULAR	2	3	2	2	3	2	1	4	REGULAR	3	3	2	4	3	4	1	9	REGULAR	3	4	3	4	4	3	2	1	2	85	REGULAR
32	4	3	4	4	4	4	2	BUENA	5	4	3	4	4	4	2	BUENA	3	4	4	4	4	4	2	3	BUENA	4	3	4	4	3	4	2	2	BUENA	4	4	4	4	4	4	2	4	2	116	BUENA
33	2	3	2	3	3	2	1	REGULAR	3	3	3	2	3	2	1	REGULAR	3	3	4	3	3	2	1	8	REGULAR	3	3	3	2	3	3	1	7	REGULAR	2	3	2	3	2	2	1	4	1	80	REGULAR
34	1	1	2	1	2	1	8	MALA	2	2	1	2	1	1	9	MALA	2	2	2	1	1	1	1	9	MALA	2	2	1	1	2	2	1	0	MALA	2	2	1	2	1	1	9	MALA	45	MALA	
35	1	3	1	1	1	3	1	MALA	1	2	2	1	2	1	9	MALA	3	2	2	2	2	3	1	4	REGULAR	1	1	2	1	2	1	8	MALA	2	1	1	1	1	1	7	MALA	48	MALA		
36	1	1	1	2	2	1	8	MALA	1	2	1	1	2	1	8	MALA	1	1	2	1	1	2	8	MALA	2	2	2	2	1	1	1	1	0	MALA	2	2	2	1	1	2	0	MALA	44	MALA	
37	1	2	2	1	1	1	8	MALA	1	2	2	1	1	2	9	MALA	1	2	1	1	1	1	1	7	MALA	1	2	2	2	1	1	9	MALA	2	1	2	1	2	1	9	MALA	42	MALA		
38	2	3	2	3	3	3	1	REGULAR	3	2	3	2	3	3	1	REGULAR	2	2	3	3	1	2	1	3	REGULAR	2	3	2	3	3	3	1	6	REGULAR	2	2	3	3	3	2	1	5	1	76	REGULAR
39	4	4	4	4	3	4	2	BUENA	4	3	5	4	4	4	2	BUENA	4	4	3	4	4	4	2	3	BUENA	4	3	4	4	4	4	2	3	BUENA	5	4	4	4	3	4	2	4	2	117	BUENA
40	3	4	3	3	4	4	2	BUENA	3	4	3	2	3	2	1	REGULAR	2	3	3	3	2	1	1	4	REGULAR	3	2	3	3	3	3	1	7	REGULAR	2	2	3	3	4	3	1	7	1	86	REGULAR
41	1	2	1	1	2	1	8	MALA	1	2	1	1	2	2	9	MALA	2	1	1	1	2	2	9	MALA	1	2	2	2	1	1	9	MALA	2	1	1	1	2	2	9	MALA	44	MALA			
42	1	2	1	1	2	2	9	MALA	1	2	1	1	1	2	8	MALA	1	1	2	1	2	2	9	MALA	1	1	2	1	1	1	7	MALA	2	1	1	2	2	1	9	MALA	42	MALA			
43	2	1	2	1	1	2	9	MALA	1	1	1	2	1	1	7	MALA	1	1	1	2	1	2	8	MALA	2	2	1	2	1	1	9	MALA	2	2	1	2	1	2	1	0	MALA	43	MALA		
44	2	1	2	1	2	1	9	MALA	2	1	1	1	2	1	8	MALA	2	2	2	3	3	2	1	4	REGULAR	1	2	1	1	1	2	8	MALA	1	2	1	1	1	2	8	MALA	47	MALA		
45	1	1	1	1	2	1	7	MALA	2	1	2	1	2	2	1	MALA	2	1	1	1	2	2	9	MALA	1	1	1	1	1	1	6	MALA	2	1	2	2	1	2	1	0	MALA	42	MALA		
46	5	4	4	4	4	5	2	BUENA	3	4	4	3	4	4	2	BUENA	4	4	4	3	4	4	2	3	BUENA	3	4	4	4	4	4	2	3	BUENA	4	3	3	4	3	3	2	0	2	114	BUENA
47	3	4	3	3	2	3	1	REGULAR	3	2	3	2	2	3	1	REGULAR	2	3	3	4	2	3	1	7	REGULAR	2	3	2	3	2	3	1	5	REGULAR	2	2	3	3	3	3	1	6	1	81	REGULAR
48	2	2	2	1	2	2	1	REGULAR	1	2	1	2	2	1	9	MALA	1	2	2	1	2	2	1	0	MALA	2	2	2	2	1	1	1	0	MALA	2	2	1	1	1	2	9	MALA	49	MALA	
49	2	1	2	1	1	2	9	MALA	1	2	1	1	1	2	8	MALA	1	2	2	1	1	1	1	8	MALA	2	1	1	1	2	2	9	MALA	2	1	1	1	1	2	8	MALA	42	MALA		
50	1	1	1	2	1	2	8	MALA	2	2	2	2	1	1	1	MALA	2	1	2	1	2	1	9	MALA	2	1	2	2	2	3	1	2	REGULAR	2	2	1	1	2	1	9	MALA	48	MALA		
51	2	2	1	1	1	2	9	MALA	1	1	1	2	2	2	8	MALA	1	1	3	2	1	2	1	0	MALA	2	1	1	1	1	1	7	MALA	2	1	2	2	3	2	1	2	1	46	MALA	
52	2	1	1	2	1	2	9	MALA	2	1	1	2	1	1	8	MALA	1	2	1	2	1	2	9	MALA	1	2	1	2	1	1	8	MALA	2	1	2	1	2	1	9	MALA	43	MALA			
53	1	1	2	1	1	1	7	MALA	1	2	2	1	2	1	9	MALA	2	2	1	2	1	2	1	0	MALA	1	2	1	2	1	2	9	MALA	1	1	1	2	1	2	8	MALA	43	MALA		
54	1	2	2	2	1	1	9	MALA	2	1	2	1	1	1	8	MALA	1	1	2	1	2	1	8	MALA	2	1	2	1	2	1	9	MALA	2	1	1	2	1	1	8	MALA	42	MALA			
55	2	2	3	2	3	2	1	REGULAR	3	2	3	2	2	2	1	REGULAR	3	2	3	3	1	3	1	5	REGULAR	2	2	3	3	2	3	1	5	REGULAR	3	3	3	2	3	2	1	6	1	74	REGULAR
56	3	4	4	4	4	3	2	BUENA	5	4	4	4	3	4	2	BUENA	4	4	4	3	4	4	2	3	BUENA	4	4	5	4	4	4	2	5	BUENA	4	4	4	4	4	4	2	4	2	118	BUENA
57	3	2	2	3	3	3	1	REGULAR	2	3	3	2	3	3	1	REGULAR	3	3	3	3	3	3	1	8	REGULAR	3	3	2	3	3	3	1	7	REGULAR	3	3	3	3	2	2	1	6	1	83	REGULAR

58	2	1	1	1	2	1	8	MALA	2	1	2	1	1	1	8	MALA	2	1	1	2	2	2	1	0	MALA	2	1	2	1	1	2	9	MALA	1	2	2	2	2	1	0	MALA	45	MALA
59	2	1	2	2	2	2	1	REGULAR	1	1	1	1	2	1	7	MALA	1	2	1	1	1	1	7	MALA	1	1	1	2	1	2	8	MALA	2	2	1	2	2	1	0	MALA	43	MALA	
60	1	2	1	2	2	2	1	MALA	2	2	3	3	2	2	1	REGULAR	2	1	2	1	2	1	9	MALA	1	2	2	2	2	1	0	MALA	1	1	2	1	1	1	7	MALA	50	MALA	
61	2	1	1	1	2	1	8	MALA	2	1	1	1	2	1	8	MALA	1	2	1	2	2	1	9	MALA	1	2	2	1	1	1	8	MALA	2	1	1	1	1	3	9	MALA	42	MALA	
62	2	1	1	1	1	1	7	MALA	3	2	2	1	1	1	0	MALA	1	1	1	1	1	2	7	MALA	1	2	2	2	1	1	9	MALA	3	2	1	1	2	1	0	MALA	43	MALA	
63	2	2	3	2	2	2	1	REGULAR	3	3	2	3	3	2	1	REGULAR	3	3	2	3	3	3	1	REGULAR	2	3	3	3	3	3	1	REGULAR	4	3	3	3	3	3	1	REGULAR	82	REGULAR	
64	3	4	4	4	3	3	2	BUENA	4	4	4	4	4	4	2	BUENA	4	4	3	4	4	4	2	BUENA	4	3	4	4	5	4	2	BUENA	3	4	3	4	4	3	2	BUENA	113	BUENA	
65	3	2	3	2	3	2	1	REGULAR	3	3	3	2	2	3	1	REGULAR	3	1	3	1	3	3	1	REGULAR	2	3	3	4	3	2	1	REGULAR	3	3	3	3	4	3	1	REGULAR	81	REGULAR	
66	3	3	2	3	3	2	1	REGULAR	3	3	3	2	3	2	1	REGULAR	2	3	2	3	3	3	1	REGULAR	2	3	4	3	2	3	1	REGULAR	3	3	2	2	3	3	1	REGULAR	81	REGULAR	
67	1	2	2	2	1	1	9	MALA	3	4	3	3	4	3	2	REGULAR	1	2	2	1	2	2	1	MALA	2	1	2	1	2	2	0	MALA	2	1	2	1	2	2	1	MALA	59	REGULAR	
68	1	2	2	2	2	2	1	REGULAR	1	2	1	1	1	2	8	MALA	4	4	3	4	4	3	2	BUENA	4	3	4	3	4	4	2	BUENA	3	4	3	4	4	3	2	BUENA	84	REGULAR	
69	1	1	2	1	2	1	8	MALA	2	2	1	2	2	2	1	REGULAR	2	2	1	2	1	2	1	MALA	1	2	1	1	2	2	9	MALA	2	1	2	2	2	1	0	MALA	48	MALA	
70	1	1	1	2	1	1	7	MALA	2	2	1	1	1	1	8	MALA	1	3	2	2	2	2	1	REGULAR	1	2	1	2	1	3	0	MALA	1	1	2	1	1	2	8	MALA	45	MALA	
71	1	1	2	1	2	2	9	MALA	2	1	1	2	1	2	9	MALA	2	1	1	2	1	1	8	MALA	2	1	2	1	2	2	0	MALA	2	1	2	1	1	2	9	MALA	45	MALA	
72	4	4	4	4	3	4	2	BUENA	4	4	3	4	5	4	2	BUENA	4	4	4	4	4	3	2	BUENA	3	4	4	4	4	2	2	BUENA	4	4	4	4	4	4	2	BUENA	115	BUENA	
73	2	3	3	3	2	4	1	REGULAR	2	1	1	2	2	2	1	REGULAR	2	3	2	3	2	2	1	REGULAR	3	3	3	3	2	2	1	REGULAR	3	3	3	2	3	2	1	REGULAR	73	REGULAR	
74	3	2	3	2	2	2	1	REGULAR	3	3	3	2	3	2	1	REGULAR	3	3	3	2	2	2	1	REGULAR	3	2	2	3	4	3	1	REGULAR	3	3	4	3	4	4	2	BUENA	83	REGULAR	
75	1	1	2	2	2	1	9	MALA	2	1	1	2	1	1	8	MALA	1	1	2	1	2	2	9	MALA	3	2	2	2	1	2	1	REGULAR	2	2	1	2	1	2	1	MALA	48	MALA	
76	1	1	1	2	2	1	8	MALA	2	1	2	2	2	1	0	MALA	2	1	2	2	1	2	1	MALA	1	2	2	1	2	1	9	MALA	2	1	2	1	2	1	9	MALA	46	MALA	
77	1	3	1	2	2	2	1	REGULAR	4	3	4	3	3	4	2	BUENA	1	2	1	1	2	1	8	MALA	1	2	1	1	1	1	7	MALA	1	2	1	1	1	2	8	MALA	55	REGULAR	
78	2	1	1	2	1	1	8	MALA	1	2	1	2	2	1	9	MALA	2	2	2	1	2	1	0	MALA	2	2	1	2	2	1	0	MALA	2	1	1	1	1	2	8	MALA	45	MALA	
79	2	1	1	1	2	2	9	MALA	2	1	1	1	1	1	7	MALA	1	2	2	1	1	2	9	MALA	3	2	3	3	3	3	1	REGULAR	4	3	4	3	4	4	2	BUENA	64	REGULAR	
80	2	2	1	2	1	1	9	MALA	1	2	2	1	2	1	9	MALA	2	1	2	1	1	1	8	MALA	1	2	1	2	2	1	9	MALA	1	2	1	1	2	2	9	MALA	44	MALA	
81	3	2	2	2	3	3	1	REGULAR	2	3	3	3	3	2	1	REGULAR	2	3	2	2	3	2	1	REGULAR	3	3	2	4	3	4	1	REGULAR	3	4	3	4	4	3	2	BUENA	85	REGULAR	
82	4	3	4	4	4	4	2	BUENA	5	4	3	4	4	4	2	BUENA	3	4	4	4	4	4	2	BUENA	4	3	4	4	3	4	2	BUENA	4	4	4	4	4	4	2	BUENA	116	BUENA	
83	2	3	2	3	3	2	1	REGULAR	3	3	3	2	3	2	1	REGULAR	3	3	4	3	3	2	1	REGULAR	3	3	3	2	3	3	1	REGULAR	2	3	2	3	2	2	1	REGULAR	80	REGULAR	
84	1	1	2	1	2	1	8	MALA	2	2	1	2	1	1	9	MALA	2	2	2	1	1	1	9	MALA	2	2	1	1	2	2	0	MALA	2	2	1	2	1	1	9	MALA	45	MALA	
85	1	3	1	1	1	3	1	MALA	1	2	2	1	2	1	9	MALA	3	2	2	2	2	3	1	REGULAR	1	1	2	1	2	1	8	MALA	2	1	1	1	1	1	7	MALA	48	MALA	
86	1	1	1	2	2	1	8	MALA	1	2	1	1	2	1	8	MALA	1	1	2	1	1	2	8	MALA	2	2	2	2	1	1	0	MALA	2	2	2	1	1	2	1	MALA	44	MALA	
87	1	2	2	1	1	1	8	MALA	1	2	2	1	1	2	9	MALA	1	2	1	1	1	1	7	MALA	1	2	2	2	1	1	9	MALA	2	1	2	1	2	1	9	MALA	42	MALA	

88	2	3	2	3	3	3	1	6	REGULAR	3	2	3	2	3	3	1	6	REGULAR	2	2	3	3	1	2	1	3	REGULAR	2	3	2	3	3	3	1	6	REGULAR	2	2	3	3	3	2	1	5	REGULAR	76	REGULAR
89	4	4	4	4	3	4	2	3	BUENA	4	3	5	4	4	4	2	4	BUENA	4	4	3	4	4	4	2	3	BUENA	4	3	4	4	4	4	2	3	BUENA	5	4	4	4	3	4	2	4	BUENA	117	BUENA
90	3	4	3	3	4	4	2	1	BUENA	3	4	3	2	3	2	1	7	REGULAR	2	3	3	3	2	1	1	4	REGULAR	3	2	3	3	3	3	1	7	REGULAR	2	2	3	3	4	3	1	7	REGULAR	86	REGULAR
91	1	2	1	1	2	1	8	MALA	1	2	1	1	2	2	9	MALA	2	1	1	1	2	2	9	MALA	1	2	2	2	1	1	9	MALA	2	1	1	1	2	2	9	MALA	44	MALA					
92	1	2	1	1	2	2	9	MALA	1	2	1	1	1	2	8	MALA	1	1	2	1	2	2	9	MALA	1	1	2	1	1	1	7	MALA	2	1	1	2	2	1	9	MALA	42	MALA					
93	2	1	2	1	1	2	9	MALA	1	1	1	2	1	1	7	MALA	1	1	1	2	1	2	8	MALA	2	2	1	2	1	1	9	MALA	2	2	1	2	1	2	1	0	MALA	43	MALA				
94	2	1	2	1	2	1	9	MALA	2	1	1	1	2	1	8	MALA	2	2	2	3	3	2	1	4	REGULAR	1	2	1	1	1	2	8	MALA	1	2	1	1	1	2	8	MALA	47	MALA				
95	1	1	1	1	2	1	7	MALA	2	1	2	1	2	2	1	0	MALA	2	1	1	1	2	2	9	MALA	1	1	1	1	1	1	6	MALA	2	1	2	2	1	2	1	0	MALA	42	MALA			
96	5	4	4	4	4	5	2	6	BUENA	3	4	4	3	4	4	2	2	BUENA	4	4	4	3	4	4	2	3	BUENA	3	4	4	4	4	4	2	3	BUENA	4	3	3	4	3	3	2	0	REGULAR	114	BUENA
97	3	4	3	3	2	3	1	8	REGULAR	3	2	3	2	2	3	1	5	REGULAR	2	3	3	4	2	3	1	7	REGULAR	2	3	2	3	2	3	1	5	REGULAR	2	2	3	3	3	3	1	6	REGULAR	81	REGULAR
98	2	2	2	1	2	2	1	1	REGULAR	1	2	1	2	2	1	9	MALA	1	2	2	1	2	2	1	0	MALA	2	2	2	2	1	1	1	0	MALA	2	2	1	1	1	2	9	MALA	49	MALA		
99	2	1	2	1	1	2	9	MALA	1	2	1	1	1	2	8	MALA	1	2	2	1	1	1	8	MALA	2	1	1	1	2	2	9	MALA	2	1	1	1	1	2	8	MALA	42	MALA					
100	1	1	1	2	1	2	8	MALA	2	2	2	2	1	1	1	0	MALA	2	1	2	1	2	1	9	MALA	2	1	2	2	2	3	1	2	REGULAR	2	2	1	1	2	1	9	MALA	48	MALA			
101	1	1	2	1	2	1	8	MALA	2	2	1	2	1	1	1	9	MALA	2	2	2	1	1	1	9	MALA	2	2	1	1	2	2	1	0	MALA	2	2	1	2	1	1	9	MALA	45	MALA			
102	1	3	1	1	1	3	1	0	MALA	1	2	2	1	2	1	9	MALA	3	2	2	2	2	3	1	4	REGULAR	1	1	2	1	2	1	8	MALA	2	1	1	1	1	1	7	MALA	48	MALA			
103	1	1	1	2	2	1	8	MALA	1	2	1	1	2	1	8	MALA	1	1	2	1	1	2	8	MALA	2	2	2	2	1	1	1	0	MALA	2	2	2	1	1	2	1	0	MALA	44	MALA			
104	1	2	2	1	1	1	8	MALA	1	2	2	1	1	2	9	MALA	1	2	1	1	1	1	7	MALA	1	2	2	2	1	1	9	MALA	2	1	2	1	2	1	9	MALA	42	MALA					
105	2	3	2	3	3	3	1	6	REGULAR	3	2	3	2	3	3	1	6	REGULAR	2	2	3	3	1	2	1	3	REGULAR	2	3	2	3	3	3	1	6	REGULAR	2	2	3	3	3	2	1	5	REGULAR	76	REGULAR
106	4	4	4	4	3	4	2	3	BUENA	4	3	5	4	4	4	2	4	BUENA	4	4	3	4	4	4	2	3	BUENA	4	3	4	4	4	4	2	3	BUENA	5	4	4	4	3	4	2	4	BUENA	117	BUENA
107	3	4	3	3	4	4	2	1	BUENA	3	4	3	2	3	2	1	7	REGULAR	2	3	3	3	2	1	1	4	REGULAR	3	2	3	3	3	3	1	7	REGULAR	2	2	3	3	4	3	1	7	REGULAR	86	REGULAR
108	1	2	1	1	2	1	8	MALA	1	2	1	1	2	2	9	MALA	2	1	1	1	2	2	9	MALA	1	2	2	2	1	1	9	MALA	2	1	1	1	2	2	9	MALA	44	MALA					
109	1	2	1	1	2	2	9	MALA	1	2	1	1	1	2	8	MALA	1	1	2	1	2	2	9	MALA	1	1	2	1	1	1	7	MALA	2	1	1	2	2	1	9	MALA	42	MALA					
110	2	1	2	1	1	2	9	MALA	1	1	1	2	1	1	7	MALA	1	1	1	2	1	2	8	MALA	2	2	1	2	1	1	9	MALA	2	2	1	2	1	2	1	0	MALA	43	MALA				
111	2	1	2	1	2	1	9	MALA	2	1	1	1	2	1	8	MALA	2	2	2	3	3	2	1	4	REGULAR	1	2	1	1	1	2	8	MALA	1	2	1	1	1	2	8	MALA	47	MALA				
112	1	1	1	1	2	1	7	MALA	2	1	2	1	2	2	1	0	MALA	2	1	1	1	2	2	9	MALA	1	1	1	1	1	1	6	MALA	2	1	2	2	1	2	1	0	MALA	42	MALA			
113	5	4	4	4	4	5	2	6	BUENA	3	4	4	3	4	4	2	2	BUENA	4	4	4	3	4	4	2	3	BUENA	3	4	4	4	4	4	2	3	BUENA	4	3	3	4	3	3	2	0	REGULAR	114	BUENA
114	3	4	3	3	2	3	1	8	REGULAR	3	2	3	2	2	3	1	5	REGULAR	2	3	3	4	2	3	1	7	REGULAR	2	3	2	3	2	3	1	5	REGULAR	2	2	3	3	3	3	1	6	REGULAR	81	REGULAR
115	2	2	2	1	2	2	1	1	REGULAR	1	2	1	2	2	1	9	MALA	1	2	2	1	2	2	1	0	MALA	2	2	2	2	1	1	1	0	MALA	2	2	1	1	1	2	9	MALA	49	MALA		
116	2	1	2	1	1	2	9	MALA	1	2	1	1	1	2	8	MALA	1	2	2	1	1	1	8	MALA	2	1	1	1	2	2	9	MALA	2	1	1	1	1	2	8	MALA	42	MALA					
117	1	1	1	2	1	2	8	MALA	2	2	2	2	1	1	1	0	MALA	2	1	2	1	2	1	9	MALA	2	1	2	2	2	3	1	2	REGULAR	2	2	1	1	2	1	9	MALA	48	MALA			

118	1	1	2	1	2	1	8	MALA	2	2	1	2	1	1	9	MALA	2	2	2	1	1	1	9	MALA	2	2	1	1	2	2	1	0	MALA	2	2	1	2	1	1	9	MALA	45	MALA			
119	1	3	1	1	1	3	1	MALA	1	2	2	1	2	1	9	MALA	3	2	2	2	2	3	1	4	REGULAR	1	1	2	1	2	1	8	MALA	2	1	1	1	1	1	7	MALA	48	MALA			
120	1	1	1	2	2	1	8	MALA	1	2	1	1	2	1	8	MALA	1	1	2	1	1	2	8	MALA	2	2	2	2	1	1	1	0	MALA	2	2	2	1	1	2	1	0	MALA	44	MALA		
121	1	2	2	1	1	1	8	MALA	1	2	2	1	1	2	9	MALA	1	2	1	1	1	1	7	MALA	1	2	2	2	1	1	9	MALA	2	1	2	1	2	1	9	MALA	42	MALA				
122	2	3	2	3	3	3	1	REGULAR	3	2	3	2	3	3	1	6	REGULAR	2	2	3	3	1	2	1	3	REGULAR	2	3	2	3	3	3	1	6	REGULAR	2	2	3	3	3	2	1	5	REGULAR	76	REGULAR
123	4	4	4	4	3	4	2	BUENA	4	3	5	4	4	4	2	4	BUENA	4	4	3	4	4	4	2	3	BUENA	4	3	4	4	4	4	2	3	BUENA	5	4	4	4	3	4	2	4	BUENA	117	BUENA
124	3	4	3	3	4	4	1	BUENA	3	4	3	2	3	2	1	7	REGULAR	2	3	3	3	2	1	1	4	REGULAR	3	2	3	3	3	3	1	7	REGULAR	2	2	3	3	4	3	1	7	REGULAR	86	REGULAR
125	1	2	1	1	2	1	8	MALA	1	2	1	1	2	2	9	MALA	2	1	1	1	2	2	9	MALA	1	2	2	2	1	1	9	MALA	2	1	1	1	2	2	9	MALA	44	MALA				
126	1	2	1	1	2	2	9	MALA	1	2	1	1	1	2	8	MALA	1	1	2	1	2	2	9	MALA	1	1	2	1	1	1	7	MALA	2	1	1	2	2	1	9	MALA	42	MALA				
127	2	1	2	1	1	2	9	MALA	1	1	1	2	1	1	7	MALA	1	1	1	2	1	2	8	MALA	2	2	1	2	1	1	9	MALA	2	2	1	2	1	2	1	0	MALA	43	MALA			
128	2	1	2	1	2	1	9	MALA	2	1	1	1	2	1	8	MALA	2	2	2	3	3	2	1	4	REGULAR	1	2	1	1	1	2	8	MALA	1	2	1	1	1	2	8	MALA	47	MALA			
129	1	1	1	1	2	1	7	MALA	2	1	2	1	2	2	1	0	MALA	2	1	1	1	2	2	9	MALA	1	1	1	1	1	1	6	MALA	2	1	2	2	1	2	1	0	MALA	42	MALA		
130	5	4	4	4	4	5	2	BUENA	3	4	4	3	4	4	2	2	BUENA	4	4	4	3	4	4	2	3	BUENA	3	4	4	4	4	4	2	3	BUENA	4	3	3	4	3	3	2	0	REGULAR	114	BUENA
131	3	4	3	3	2	3	1	REGULAR	3	2	3	2	2	3	1	5	REGULAR	2	3	3	4	2	3	1	7	REGULAR	2	3	2	3	2	3	1	5	REGULAR	2	2	3	3	3	3	1	6	REGULAR	81	REGULAR
132	2	2	2	1	2	2	1	REGULAR	1	2	1	2	2	1	9	MALA	1	2	2	1	2	2	1	0	MALA	2	2	2	2	1	1	1	0	MALA	2	2	1	1	1	2	9	MALA	49	MALA		
133	2	1	2	1	1	2	9	MALA	1	2	1	1	1	2	8	MALA	1	2	2	1	1	1	8	MALA	2	1	1	1	2	2	9	MALA	2	1	1	1	1	2	8	MALA	42	MALA				
134	1	1	1	2	1	2	8	MALA	2	2	2	2	1	1	1	0	MALA	2	1	2	1	2	1	9	MALA	2	1	2	2	2	3	1	2	REGULAR	2	2	1	1	2	1	9	MALA	48	MALA		
135	2	2	1	1	1	2	9	MALA	1	1	1	2	2	2	8	MALA	1	1	3	2	1	2	1	0	MALA	2	1	1	1	1	1	7	MALA	2	1	2	2	3	2	1	2	REGULAR	46	MALA		
136	2	1	1	2	1	2	9	MALA	2	1	1	2	1	1	8	MALA	1	2	1	2	1	2	9	MALA	1	2	1	2	1	1	8	MALA	2	1	2	1	2	1	9	MALA	43	MALA				
137	1	1	2	1	1	1	7	MALA	1	2	2	1	2	1	9	MALA	2	2	1	2	1	2	1	0	MALA	1	2	1	2	1	2	9	MALA	1	1	1	2	1	2	8	MALA	43	MALA			
138	1	2	2	2	1	1	9	MALA	2	1	2	1	1	1	8	MALA	1	1	2	1	2	1	8	MALA	2	1	2	1	2	1	9	MALA	2	1	1	2	1	1	8	MALA	42	MALA				
139	2	2	3	2	3	2	1	REGULAR	3	2	3	2	2	2	1	4	REGULAR	3	2	3	3	1	3	1	5	REGULAR	2	2	3	3	2	3	1	5	REGULAR	3	3	3	2	3	2	1	6	REGULAR	74	REGULAR
140	3	4	4	4	4	3	2	BUENA	5	4	4	4	3	4	2	4	BUENA	4	4	4	3	4	4	2	3	BUENA	4	4	5	4	4	4	2	5	BUENA	4	4	4	4	4	4	2	4	BUENA	118	BUENA
141	3	2	2	3	3	3	1	REGULAR	2	3	3	2	3	3	1	6	REGULAR	3	3	3	3	3	3	1	8	REGULAR	3	3	2	3	3	3	1	7	REGULAR	3	3	3	3	2	2	1	6	REGULAR	83	REGULAR
142	2	1	1	1	2	1	8	MALA	2	1	2	1	1	1	8	MALA	2	1	1	2	2	2	1	0	MALA	2	1	2	1	1	2	9	MALA	1	2	2	2	2	1	1	0	MALA	45	MALA		
143	2	1	2	2	2	2	1	REGULAR	1	1	1	1	2	1	7	MALA	1	2	1	1	1	1	7	MALA	1	1	1	2	1	2	8	MALA	2	2	1	2	2	1	1	0	MALA	43	MALA			
144	1	2	1	2	2	2	1	MALA	2	2	3	3	2	2	1	4	REGULAR	2	1	2	1	2	1	9	MALA	1	2	2	2	2	1	1	0	MALA	1	1	2	1	1	1	7	MALA	50	MALA		
145	2	1	1	1	2	1	8	MALA	2	1	1	1	2	1	8	MALA	1	2	1	2	2	1	9	MALA	1	2	2	1	1	1	8	MALA	2	1	1	1	1	3	9	MALA	42	MALA				
146	2	1	1	1	1	1	7	MALA	3	2	2	1	1	1	1	0	MALA	1	1	1	1	1	2	7	MALA	1	2	2	2	1	1	9	MALA	3	2	1	1	2	1	1	0	MALA	43	MALA		
147	2	2	3	2	2	2	1	REGULAR	3	3	2	3	3	2	1	6	REGULAR	3	3	2	3	3	3	1	7	REGULAR	2	3	3	3	3	3	1	7	REGULAR	4	3	3	3	3	3	1	9	REGULAR	82	REGULAR

148	3	4	4	4	3	2	1	BUENA	4	4	4	4	4	2	4	BUENA	4	4	3	4	4	4	2	3	BUENA	4	3	4	4	5	4	2	4	BUENA	3	4	3	4	4	3	2	1	BUENA	113	BUENA	
149	3	2	3	2	3	2	1	REGULAR	3	3	3	2	2	3	1	REGULAR	3	1	3	1	3	3	1	4	REGULAR	2	3	3	4	3	2	1	7	REGULAR	3	3	3	3	4	3	1	9	REGULAR	81	REGULAR	
150	3	3	2	3	3	2	1	REGULAR	3	3	3	2	3	2	1	REGULAR	2	3	2	3	3	3	1	6	REGULAR	2	3	4	3	2	3	1	7	REGULAR	3	3	2	2	3	3	1	6	REGULAR	81	REGULAR	
151	1	2	2	2	1	1	9	MALA	3	4	3	3	4	3	2	0	REGULAR	1	2	2	1	2	2	1	0	MALA	2	1	2	1	2	2	1	0	MALA	2	1	2	1	2	2	1	0	MALA	59	REGULAR
152	1	2	2	2	2	2	1	REGULAR	1	2	1	1	1	2	8	MALA	4	4	3	4	4	3	2	2	BUENA	4	3	4	3	4	4	2	2	BUENA	3	4	3	4	4	3	2	1	BUENA	84	REGULAR	
153	1	1	2	1	2	1	8	MALA	2	2	1	2	2	2	1	REGULAR	2	2	1	2	1	2	1	0	MALA	1	2	1	1	2	2	9	MALA	2	1	2	2	2	1	1	0	MALA	48	MALA		
154	1	1	1	2	1	1	7	MALA	2	2	1	1	1	1	8	MALA	1	3	2	2	2	2	1	2	REGULAR	1	2	1	2	1	3	1	0	MALA	1	1	2	1	1	2	8	MALA	45	MALA		
155	1	1	2	1	2	2	9	MALA	2	1	1	2	1	2	9	MALA	2	1	1	2	1	1	1	8	MALA	2	1	2	1	2	2	1	0	MALA	2	1	2	1	1	2	9	MALA	45	MALA		
156	4	4	4	4	3	4	2	BUENA	4	4	3	4	5	4	2	4	BUENA	4	4	4	4	4	3	2	3	BUENA	3	4	4	4	4	2	2	1	BUENA	4	4	4	4	4	4	2	4	BUENA	115	BUENA
157	2	3	3	3	2	4	1	REGULAR	2	1	1	2	2	2	1	MALA	2	3	2	3	2	2	1	4	REGULAR	3	3	3	3	2	2	1	6	REGULAR	3	3	3	2	3	2	1	6	REGULAR	73	REGULAR	
158	3	2	3	2	2	2	1	REGULAR	3	3	3	2	3	2	1	REGULAR	3	3	3	2	2	2	1	5	REGULAR	3	2	2	3	4	3	1	7	REGULAR	3	3	4	3	4	4	2	1	BUENA	83	REGULAR	
159	1	1	2	2	2	1	9	MALA	2	1	1	2	1	1	8	MALA	1	1	2	1	2	2	9	MALA	3	2	2	2	1	2	1	2	REGULAR	2	2	1	2	1	2	1	0	MALA	48	MALA		
160	1	1	1	2	2	1	8	MALA	2	1	2	2	2	1	1	0	MALA	2	1	2	2	1	2	1	0	MALA	1	2	2	1	2	1	9	MALA	2	1	2	1	2	1	9	MALA	46	MALA		
161	1	3	1	2	2	2	1	REGULAR	4	3	4	3	3	4	2	BUENA	1	2	1	1	2	1	8	MALA	1	2	1	1	1	1	7	MALA	1	2	1	1	1	2	8	MALA	55	REGULAR				
162	2	1	1	2	1	1	8	MALA	1	2	1	2	2	1	9	MALA	2	2	2	1	2	1	1	0	MALA	2	2	1	2	2	1	1	0	MALA	2	1	1	1	1	2	8	MALA	45	MALA		
163	2	1	1	1	2	2	9	MALA	2	1	1	1	1	1	7	MALA	1	2	2	1	1	2	9	MALA	3	2	3	3	3	3	1	7	REGULAR	4	3	4	3	4	4	2	2	BUENA	64	REGULAR		
164	2	2	1	2	1	1	9	MALA	1	2	2	1	2	1	9	MALA	2	1	2	1	1	1	8	MALA	1	2	1	2	2	1	9	MALA	1	2	1	1	2	2	9	MALA	44	MALA				
165	3	2	2	2	3	3	1	REGULAR	2	3	3	3	3	2	1	REGULAR	2	3	2	2	3	2	1	4	REGULAR	3	3	2	4	3	4	1	9	REGULAR	3	4	3	4	4	3	2	1	BUENA	85	REGULAR	
166	4	3	4	4	4	4	2	BUENA	5	4	3	4	4	4	2	BUENA	3	4	4	4	4	4	2	3	BUENA	4	3	4	4	3	4	2	2	BUENA	4	4	4	4	4	4	2	4	BUENA	116	BUENA	
167	2	3	2	3	3	2	1	REGULAR	3	3	3	2	3	2	1	REGULAR	3	3	4	3	3	2	1	8	REGULAR	3	3	3	2	3	3	1	7	REGULAR	2	3	2	3	2	2	1	4	REGULAR	80	REGULAR	
168	1	1	2	1	2	1	8	MALA	2	2	1	2	1	1	9	MALA	2	2	2	1	1	1	9	MALA	2	2	1	1	2	2	1	0	MALA	2	2	1	2	1	1	9	MALA	45	MALA			
169	1	3	1	1	1	3	1	MALA	1	2	2	1	2	1	9	MALA	3	2	2	2	2	3	1	4	REGULAR	1	1	2	1	2	1	8	MALA	2	1	1	1	1	1	7	MALA	48	MALA			
170	1	1	1	2	2	1	8	MALA	1	2	1	1	2	1	8	MALA	1	1	2	1	1	2	8	MALA	2	2	2	2	1	1	1	0	MALA	2	2	2	1	1	2	1	0	MALA	44	MALA		
171	1	2	2	1	1	1	8	MALA	1	2	2	1	1	2	9	MALA	1	2	1	1	1	1	7	MALA	1	2	2	2	1	1	9	MALA	2	1	2	1	2	1	9	MALA	42	MALA				
172	2	3	2	3	3	3	1	REGULAR	3	2	3	2	3	3	1	REGULAR	2	2	3	3	1	2	1	3	REGULAR	2	3	2	3	3	3	1	6	REGULAR	2	2	3	3	3	2	1	5	REGULAR	76	REGULAR	
173	4	4	4	4	3	4	2	BUENA	4	3	5	4	4	4	2	BUENA	4	4	3	4	4	4	2	3	BUENA	4	3	4	4	4	4	2	3	BUENA	5	4	4	4	3	4	2	4	BUENA	117	BUENA	
174	3	4	3	3	4	4	1	BUENA	3	4	3	2	3	2	1	REGULAR	2	3	3	3	2	1	1	4	REGULAR	3	2	3	3	3	3	1	7	REGULAR	2	2	3	3	4	3	1	7	REGULAR	86	REGULAR	
175	2	2	1	1	1	2	9	MALA	1	1	1	2	2	2	8	MALA	1	1	3	2	1	2	1	0	MALA	2	1	1	1	1	1	7	MALA	2	1	2	2	3	2	1	2	REGULAR	46	MALA		
176	2	1	1	2	1	2	9	MALA	2	1	1	2	1	1	8	MALA	1	2	1	2	1	1	2	9	MALA	1	2	1	2	1	1	8	MALA	2	1	2	1	2	1	9	MALA	43	MALA			
177	1	1	2	1	1	1	7	MALA	1	2	2	1	2	1	9	MALA	2	2	1	2	1	2	1	0	MALA	1	2	1	2	1	2	9	MALA	1	1	1	2	1	2	8	MALA	43	MALA			

178	1	2	2	2	1	1	9	MALA	2	1	2	1	1	1	8	MALA	1	1	2	1	2	1	8	MALA	2	1	2	1	2	1	9	MALA	2	1	1	2	1	1	8	MALA	42	MALA
179	2	2	3	2	3	2	14	REGULAR	3	2	3	2	2	2	14	REGULAR	3	2	3	3	1	3	15	REGULAR	2	2	3	3	2	3	15	REGULAR	3	3	3	2	3	2	16	REGULAR	74	REGULAR
180	3	4	4	4	4	3	22	BUENA	5	4	4	4	3	4	24	BUENA	4	4	4	3	4	4	23	BUENA	4	4	5	4	4	4	25	BUENA	4	4	4	4	4	4	24	BUENA	118	BUENA
181	3	2	2	3	3	3	16	REGULAR	2	3	3	2	3	3	16	REGULAR	3	3	3	3	3	3	18	REGULAR	3	3	2	3	3	3	17	REGULAR	3	3	3	3	2	2	16	REGULAR	83	REGULAR
182	2	1	1	1	2	1	8	MALA	2	1	2	1	1	1	8	MALA	2	1	1	2	2	2	10	MALA	2	1	2	1	1	2	9	MALA	1	2	2	2	2	1	10	MALA	45	MALA
183	2	1	2	2	2	2	11	REGULAR	1	1	1	1	2	1	7	MALA	1	2	1	1	1	1	7	MALA	1	1	1	2	1	2	8	MALA	2	2	1	2	2	1	10	MALA	43	MALA
184	1	2	1	2	2	2	10	MALA	2	2	3	3	2	2	14	REGULAR	2	1	2	1	2	1	9	MALA	1	2	2	2	2	1	10	MALA	1	1	2	1	1	1	7	MALA	50	MALA
185	2	1	1	1	2	1	8	MALA	2	1	1	1	2	1	8	MALA	1	2	1	2	2	1	9	MALA	1	2	2	1	1	1	8	MALA	2	1	1	1	1	3	9	MALA	42	MALA
186	2	1	1	1	1	1	7	MALA	3	2	2	1	1	1	10	MALA	1	1	1	1	1	2	7	MALA	1	2	2	2	1	1	9	MALA	3	2	1	1	2	1	10	MALA	43	MALA
187	2	2	3	2	2	2	13	REGULAR	3	3	2	3	3	2	16	REGULAR	3	3	2	3	3	3	17	REGULAR	2	3	3	3	3	3	17	REGULAR	4	3	3	3	3	3	19	REGULAR	82	REGULAR
188	3	4	4	4	3	3	21	BUENA	4	4	4	4	4	4	24	BUENA	4	4	3	4	4	4	23	BUENA	4	3	4	4	5	4	24	BUENA	3	4	3	4	4	3	21	BUENA	113	BUENA
189	3	2	3	2	3	2	15	REGULAR	3	3	3	2	2	3	16	REGULAR	3	1	3	1	3	3	14	REGULAR	2	3	3	4	3	2	17	REGULAR	3	3	3	3	4	3	19	REGULAR	81	REGULAR
190	3	3	2	3	3	2	16	REGULAR	3	3	3	2	3	2	16	REGULAR	2	3	2	3	3	3	16	REGULAR	2	3	4	3	2	3	17	REGULAR	3	3	2	2	3	3	16	REGULAR	81	REGULAR
191	1	2	2	2	1	1	9	MALA	3	4	3	3	4	3	20	REGULAR	1	2	2	1	2	2	10	MALA	2	1	2	1	2	2	10	MALA	2	1	2	1	2	2	10	MALA	59	REGULAR
192	1	2	2	2	2	2	11	REGULAR	1	2	1	1	1	2	8	MALA	4	4	3	4	4	3	22	BUENA	4	3	4	3	4	4	22	BUENA	3	4	3	4	4	3	21	BUENA	84	REGULAR
193	1	1	2	1	2	1	8	MALA	2	2	1	2	2	2	11	REGULAR	2	2	1	2	1	2	10	MALA	1	2	1	1	2	2	9	MALA	2	1	2	2	2	1	10	MALA	48	MALA
194	1	1	1	2	1	1	7	MALA	2	2	1	1	1	1	8	MALA	1	3	2	2	2	2	12	REGULAR	1	2	1	2	1	3	10	MALA	1	1	2	1	1	2	8	MALA	45	MALA
195	1	1	2	1	2	2	9	MALA	2	1	1	2	1	2	9	MALA	2	1	1	2	1	1	8	MALA	2	1	2	1	2	2	10	MALA	2	1	2	1	1	2	9	MALA	45	MALA
196	4	4	4	4	3	4	23	BUENA	4	4	3	4	5	4	24	BUENA	4	4	4	4	4	3	23	BUENA	3	4	4	4	4	2	21	BUENA	4	4	4	4	4	4	24	BUENA	115	BUENA

Anexo 9

Tabla 13

Prueba de normalidad de Kolmogorov Smirnov de la gestión del transporte público urbano inclusivo y la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020

Pruebas No Paramétricas	N	Parámetros normales		Máximas diferencias extremas			Estadístico de prueba	Sig. asintótica (bilateral)
		Media	Desviación estándar	Absoluta	Positivo	Negativo		
Gestión del transporte público urbano inclusivo	196	64,41	25,716	,299	,299	-,171	,299	,000
Accesibilidad de las personas discapacitadas	196	63,34	24,910	,275	,275	-,196	,275	,000
Equipamiento y servicios	196	12,25	5,638	,298	,298	-,135	,298	,000
Vehículos adaptados	196	12,71	5,392	,259	,259	-,130	,259	,000
Tarifa preferencial	196	13,06	5,377	,220	,220	-,130	,220	,000
Cumplimiento normativo	196	13,29	5,034	,223	,223	-,142	,223	,000
Estado de las vías	196	13,10	5,782	,230	,230	-,146	,230	,000

Nota. Base de datos de la gestión del transporte público urbano inclusivo y la accesibilidad de las personas con discapacidad

Interpretación: en la tabla 13 se aprecia la prueba de normalidad de Kolmogorov Smirnov para muestras superiores a los 50 ($n > 50$), apreciándose que los niveles de significancia de la gestión del transporte público urbano inclusivo y la accesibilidad de las personas con discapacidad son inferiores al 5% ($p < 0.05$) quedando comprobado que presentan un comportamiento no normal, es por ello, que se precisa el uso de la prueba no paramétrica de correlación de Spearman para comprobar que la gestión del transporte público urbano inclusivo se relaciona con la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020.