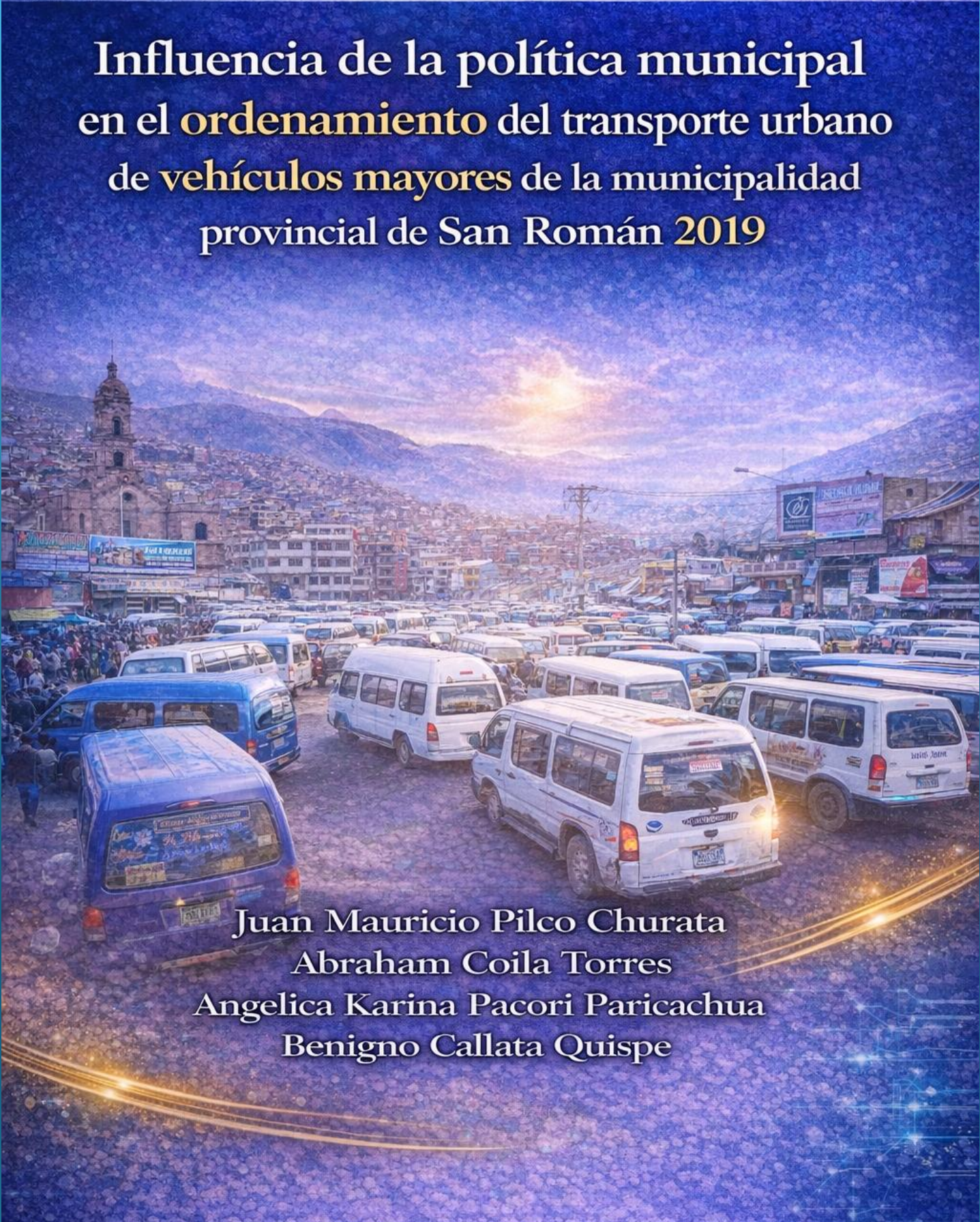


Editorial
CICI

CENTRO DE INVESTIGACIONES Y
CAPACITACIONES INTERDISCIPLINARES

Influencia de la política municipal en el **ordenamiento** del transporte urbano de **vehículos mayores** de la municipalidad provincial de San Román **2019**



Juan Mauricio Pilco Churata
Abraham Coila Torres
Angelica Karina Pacori Paricachua
Benigno Callata Quispe

ISBN 978-628-97472-7-0



Autores

Juan Mauricio Pilco Churata Universidad Nacional de Juliaca Docente universitario de la Facultad de Gestión y Emprendimiento Empresarial jmpilcoc.doc@unaj.edu.pe Dr. En Derecho ORCID: https://orcid.org/0000-0002-1524-4628	Angelica Karina Pacori Paricahua Universidad Nacional de Juliaca Docente universitario de la Facultad de Gestión y Emprendimiento Empresarial karinapacori@gmail.com Dra. En Derecho ORCID: https://orcid.org/0000-0002-8296-5302
Abraham Coila Torres Universidad Nacional de Juliaca Docente universitario de la Facultad de Gestión y Emprendimiento Empresarial acoilat.doc@unaj.edu.pe Dr. En Derecho ORCID: https://orcid.org/0000-0002-9506-7050	Benigno Callata Quispe Universidad Andina Néstor Cáceres Velásquez Docente Universitario de la Facultad de Ciencias Administrativas bcallatao2@gmail.com Dr. En Administración ORCID: http://orcid.org/000-0002-6809-0650



Editor: Alain Fitzgerald Castro Alfaro

Título:

Influencia de la política municipal en el ordenamiento del transporte urbano de vehículos mayores de la municipalidad provincial de San Román 2019

Autores: Juan Mauricio Pilco Churata, Abraham Coila Torres, Angelica Karina Pacori Paricahua, Benigno Callata Quispe

ISBN Versión Digital: 978-628-97472-7-0

Sello Editorial:

Editorial Centro de Investigaciones y Capacitaciones Interdisciplinarias SAS – CICI

Coordinadora: Nora González Pérez – Cartagena –Colombia

Diagramación: Alain Castro González

Portada: Linda Luz Castro

Prohibida la reproducción total o parcial por cualquier medio sin la autorización escrita del titular de los derechos patrimoniales

Esta obra está bajo una licencia Creative Commons – Atribución – No comercial – Sin Derivar 4.0 internacional

https://co.creativecommons.org/?page_id=13



Cartagena –Colombia, Febrero de 2026

***INFLUENCIA DE LA POLÍTICA MUNICIPAL
EN EL ORDENAMIENTO DEL
TRANSPORTE URBANO DE VEHÍCULOS
DE LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE
SAN ROMÁN 2019***

Juan Mauricio Pilco Churata

Abraham Coila Torres

Angelica Karina Pacori Paricahua

Benigno Callata Quispe

Colombia

Latinoamérica

2026

Contenido

RESUMEN	7
INTRODUCCIÓN	10
CAPÍTULO I: EL PROBLEMA	13
1.1. DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA	13
1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	18
1.2.1. Problema general	18
1.2.2. Problemas específicos	18
1.3. JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN	19
1.4. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN	20
1.4.1. Objetivo general	20
1.4.2. Objetivos específicos	20
1.5. HIPÓTESIS	21
1.5.1. Hipótesis general	21
1.5.2. Hipótesis específicos	21
1.6. VARIABLES E INDICADORES	21
1.6.1. Variable independiente	21
1.6.2. Variable dependiente	21
1.6.3. Operacionalización de las variables e indicadores	22
CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO	24
2.1. ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN	24
2.1.1 Antecedentes internacionales	24
2.1.2 Antecedentes nacionales	26
2.1.3 Antecedentes locales	28
2.2 BASES TEÓRICAS	30
2.2.1 Políticas públicas	30
2.2.2 Política de propuesta normativa	40
2.2.3 Políticas normativas	46
2.2.4. Transporte urbano	52
2.2.5. Calidad de servicio en el transporte público urbano	53

2.2.6. Tránsito vehicular.....	54
2.2.7 Tránsito peatonal	60
2.3 MARCO CONCEPTUAL.....	67
CAPÍTULO III: METODOLOGÍA	71
3.1. MÉTODO	71
3.2. DISEÑO	71
3.3. TIPO	72
3.4. NIVEL.....	72
3.5. POBLACIÓN Y MUESTRA.....	72
3.5.1. Población	72
3.5.2. Muestra.....	72
3.6. TÉCNICAS E INSTRUMENTOS	74
CAPÍTULO IV: RESULTADOS Y DISCUSIÓN	76
4.1 PRESENTACIÓN DE RESULTADOS.....	76
4.2. PRUEBA DE HIPÓTESIS	90
4.3. DISCUSIÓN DE RESULTADOS	105
CAPITULO V – CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	110
5.1. CONCLUSIONES	110
5.2. RECOMENDACIONES	111
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	112

DECLARACIÓN DE ORIGINALIDAD Y PROCEDENCIA

Esta obra es resultado de una investigación proponen políticas de transporte urbano, con la participación ciudadana, para una ciudad ordenada en desarrollo. El estudio se desarrolló en la ciudad de Juliaca Provincia de San Román. La investigación se presenta bajo la tesis titulada: "influencia de la política municipal en el ordenamiento del transporte urbano de vehículos mayores de la municipalidad provincial de san Román 2019", elaborada por Juan Mauricio Pilco Churata.

El proceso de transformación de la investigación en un libro científico ha implicado la integración de perspectivas interdisciplinarias y multidisciplinarias, en las cuales cada investigador ha contribuido de manera sustancial desde diversas dimensiones del análisis, fortaleciendo así la calidad y profundidad del estudio.

En el ámbito sustancial y temático, Benigno Callata Quispe estableció los fundamentos teóricos ampliando conceptos sobre las políticas públicas y la importancia del transporte urbano para profundizar y tener mejor cimiento en lo teórico. Abrahán Coila Torres realizó la ampliación y mayor argumentación sobre la formulación del problema describiendo la situación especificando a los actores, además se ha mejorado la metodología del estudio. Por su parte, Angelica Karina Pacori Paricahua incorporó la discusión de resultados, implementando la importancia de los resultados alcanzados por otros autores y comparar con los resultados encontrados. Asimismo, se enriquecieron aspectos importantes dando la rigurosidad del estudio.

Esta obra trasciende el estudio original al actualizar el marco teórico mediante la incorporación de investigaciones recientes sobre la mejora continua en los procesos productivos. Se analizan las implicancias prácticas derivadas de la implementación de nuevos procedimientos, ofreciendo recomendaciones orientadas a optimizar el desempeño y la eficiencia en el proceso productivo en su conjunto.

Los autores declaramos que este libro constituye una obra original, con contenidos inéditos y aportes distintivos respecto al trabajo inicial. Expresamos nuestro agradecimiento a la Universidad Andina Néstor Cáceres Velásquez de la ciudad de Juliaca por autorizar el uso de los datos primarios, así como a los revisores internacionales por sus valiosas contribuciones al fortalecimiento de esta investigación

La presente declaración tiene por finalidad asegurar la transparencia académica y reconocer de manera explícita las contribuciones intelectuales que han enriquecido esta publicación.

Los autores

RESUMEN

El trabajo de investigación tiene como objetivo: Determinar la influencia de la política municipal en el ordenamiento del transporte urbano de vehículos mayores en la municipalidad provincial de San Román 2019, así mismo el estudio realizado, tiene el propósito de plantear propuestas de formulación de ordenanzas municipales con la participación de los ciudadanos. En cuanto a la metodología, se aplicó el estudio analítico, transversal, observacional y prospectivo, comprendido dentro del tipo de investigación aplicada, de diseño no experimental con el nivel de investigación causal correlacional. En cuanto a los resultados, la población estuvo conformada por un total de 1.956, la cual está conformada básicamente por los conductores de empresas corporativas en vehículos minibuses de mayor tamaño, se aplicó un muestreo probabilístico mediante el método de muestreo aleatorio simple por proporciones, de los cuales se seleccionó una muestra considerable de 83 conductores. La técnica manipulada es la encuesta, el instrumento aplicado es el cuestionario con referencia al nivel de confiabilidad es del 95%, por lo tanto, esto indica que es cierto. El resultado obtenido refleja el valor de asociación en 57,4%, lo que indica una relación moderada, estadísticamente, entre las variables. En conclusión, las políticas de propuesta normativa influyen significativamente y directamente inversa en el ordenamiento del transporte urbano de vehículos en el ámbito de la Municipalidad Provincial de San Román, considerando un modelo de regresión Lineal simple mediante el análisis de varianza por el proceso de la prueba de hipótesis específica dos ($F_{Cal} = 32.387$), además el grado de correlación de las políticas de propuesta en el ordenamiento del transporte urbano es de 53.4% y el nivel que indican los empresarios es regular en las políticas en un 34.9%.

Palabras clave: Políticas, propuestas, ordenamiento, tránsito.

ABSTRACT

The research work aims to: Determine the influence of municipal policy in the urban transport ordering of larger vehicles in San Román provincial municipality of 2019, as well as the research carried out, aims to purpose proposals for the formulation of municipal ordinances with the participation of citizens. With regard to the methodology, the analytical, cross-cutting, observational and prospective research, including within the type of applied research, of non-experimental design was applied with the level of correlational causal research. As for the results, the population consisted of 1,956 totals, which is basically made up of the drivers of corporate companies in larger minibuses, probabilistic sampling was applied using the simple random sampling method by proportions, of which a considerable sample of 83 drivers was selected. The manipulated technique is the survey, the instrument applied is the questionnaire with reference to the reliability level is 95%, therefore this indicates that it is true. The result is 57.4% indicating a moderate relationship statistically, between variables. In conclusion, policy of proposed regulations significantly and directly reverses the ordering of urban transport of vehicles within the scope of San Román Provincial Municipality, considering a simple Linear regression model by analyzing variance by the process of the hypothesis specifies test two ($F_{Cal} \times 32,387$), in addition the degree of correlation of the proposed policies in the urban transport order is 53.4% and the level indicated by entrepreneurs is regular in policies by 34.9%.

Keywords: Policies, proposals, ordering, transit.

INTRODUCCIÓN

INTRODUCCIÓN

En esta investigación se proponen políticas de transporte urbano, con la participación ciudadana, para una ciudad ordenada en desarrollo. Teniendo ese propósito de forma objetiva, se han evaluado las formulaciones de normativas de transporte urbano de vehículos mayores, en esa medida, se ha percibido la existencia de malestares, en las diferentes localidades del mundo millones de sus habitantes que emergen a las vías en calidad de transeúntes temporales que circulan en las vías públicas, en ese trayecto a veces ellos enfrentan un mismo problema, que conlleva la inseguridad vial a consecuencia de la congestión vehicular, como proyectan los datos en cumplimiento de las políticas municipales, junto a los elevados costos de vida, está es el drama que sufren las familias en el ámbito social, cuya dimensión se presentan con mayor frecuencia en los países bajos, en sub desarrollo. Estos crecimientos del parque automotor, expansión de las ciudades y el incremento de humanos, hacen que en los países más avanzados del mundo afronten las reducciones en accidentes de tránsito, recayendo esas labores a los gobernantes ediles que mitiguen con planteamientos en las políticas municipales del ordenamiento de tránsito

Los funcionarios ediles, dejan de hacer cumplir las normas de seguridad vial o simplemente los ignoran, se aprecia que en asambleas del concejo municipal es escasa la proposición de políticas normativas consultada al pueblo en ordenamiento. La saturación de las vías es a consecuencia en la dejadez de apertura de las playas de estacionamiento en los centros comerciales, generando la incorrecta forma de permitir el ejercicio del comercio formal e informal. La pregunta central enfocado es ¿En qué medida influye la política municipal en el ordenamiento del transporte urbano de vehículos mayores de la municipalidad provincial de San Román 2019?, en cuanto a la hipótesis general, se ha centrado en Hipótesis nula (H_0): La política municipal no influye significativamente en el ordenamiento del transporte urbano de vehículos de la municipalidad provincial de San Román - 2019. Hipótesis alterna (H_a): La política

municipal influye significativamente en el ordenamiento del transporte urbano de vehículos de la municipalidad provincial de San Román - 2019, el objetivo es; Determinar la influencia de la política municipal en el ordenamiento del transporte urbano de vehículos mayores en la Municipalidad Provincial de San Román 2019.

Acorde a la investigación sistemática y científica, el estudio se ha esbozado en cuatro capítulos.

Capítulo I, el problema. Comprende la descripción del problema, el planteamiento del problema, la justificación y antecedentes, que son concretizados en el objetivo, la hipótesis y las variables e indicadores.

Capítulo II, el marco teórico. Contiene los antecedentes de la investigación, las bases teóricas y el marco conceptual.

Capítulo III, metodología de investigación. Se delimita la población, muestra y se señalan las técnicas e instrumentos de investigación.

Capítulo IV, resultados e interpretación. Se presentan los resultados, los cuales se interpretan y analizan detalladamente. Igualmente se muestra la prueba de hipótesis.

En el colofón del estudio, se consignan las conclusiones y las recomendaciones pertinentes.

Finalmente, se nominan las referencias bibliográficas y se insertan los anexos.

Capítulo I

EL PROBLEMA

CAPÍTULO I: EL PROBLEMA

1.1. DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA

En las ciudades denominadas grandes metrópolis tenemos a las ciudades de Tokio Japón, seguido por Nueva York de los Estados Unidos, con el mejor transporte público en el mundo, sin embargo, es latente la problemática del transporte urbano con la amenaza de presentarse congestiónamiento del tráfico vehicular en horas punta, estos casos es debido en parte, a la geografía de las ciudades, así como al desarrollo económico, científico, tecnológico, cultural y demográfico. Las estadísticas atribuyen que aproximadamente de 1,25 millones de individuos son sujeto a mortandades que representa cada año en los siniestros ocasionados por accidentes de tránsito, por los defectos de los sistemas viales que están arrastrando a resultados fatales al rededor del mundo, produciéndose de esta manera pérdidas humanas por el escaso diseño de redes viales y con aceras orientados a la seguridad. Esto es debido a desarrollos urbanos deficientemente planificados, leyes aprobados para controles incorrectos, entre otras determinaciones (OMS, 2015). Avizorando el panorama desde el panorama de vista integral, estos lamentables siniestros que han podido ser prevenidos, penosamente son las causas principales de muertes en personas jóvenes que oscilan en un promedio de 15 y 29 años de edad. Si los gobernantes se olvidan de tomar acciones necesarias ahora, se vaticina que esta dejadez a escala mundial en el 2030 será la séptima causa de muerte (Welle et al., 2018).

Es responsabilidad de los funcionarios públicos de los municipios, resolver mediante sus políticas públicas, enmarcados en las competencias de sus jurisdicciones en el área de transportes, que asumen el deber funcional de cautelar el interés social de los usuarios, con la correcta circulación de tránsito de los transportistas de servicio urbano debidamente implementados con sistemas de software de transporte público, por las vías de mayor afluencia en las autopistas, calles principales o avenidas, centros de salud, centros comerciales, supermercados,

mercados municipales, instituciones educativas, entre otras entidades que están comprendidos en el servicio de transporte. Bajo estas situaciones de las autoridades, se pone de modelo el marco jurídico del país de España concerniente al trabajo en gestión del transporte masivo público que está determinado por su eficiente forma de ilustración de los poderes funcionales facultativos de las competencias que tienen los tres niveles políticos estatales (nacional, autónomo, municipal). Esta división de poderes, queda establecido en la ley de Bases de Gobiernos Locales (ley 7/1985 del 2 de abril) constituyendo como base de fundamentación para otros conflictos de normas, que sobrevenga como especie de contradicción en el que se cimienta su orden jurídico de la gestión del transporte masivo público. Por ello esta ley, prescribe en el artículo 25.2, de esa manera recae ampliamente la atribución a los gobiernos ediles en el ejercicio gerencial de las competencias concernientes al transporte público de pasajeros, son las que determinan el verdadero alcance de las competencias locales, para de esta forma delimitar posibles conflictos funcionales en las administraciones territoriales, es decir las Comunidades Autónomas (Jehanno, Niang, Ortiz, Laborde, & Lopez, 2018).

En las poblaciones metropolitanas de América Latina no se está implementando debidamente la política municipal de ordenamiento del transporte urbano con el propósito de reducir la congestión, contaminación y accidentes de tránsito apremiantes con; liderazgo en la función pública, planificación integral de sistemas de transporte urbano, mejoras de leyes en seguridad vial y un plan del parqueo de vehículos. El diseño o mantenimiento inadecuado de la vialidad es la causa de una congestión innecesaria, que puede ser contralado por la voluntad política de sus gobernantes. En muchas ciudades es común encontrar casos en donde faltan mantenimientos viales en lugares sin la demarcación de los carriles para la circulación adecuada, cambios imprevistos en el número de carriles, paradas de autobús ubicadas exactamente donde se reduce el ancho de la vía y otras deficiencias que dificultan el flujo del tráfico. Del mismo modo, el mal estado del pavimento con el pasar del tiempo, ocasionan especialmente por la presencia de

bachos o aberturas que generan crecientes restricciones en la capacidad de circular y aumenta la congestión vehicular. Esto es tradicional en muchas ciudades latinoamericanas, como es el caso de Caracas, la lluvia acumulada en las vías reduce la capacidad del aprovechamiento de las vías eficientemente, por tanto, agrava la congestión. (Bull Simpfendorfer, 2003).

Castro (2005). En la ciudad metropolitana de Lima-Perú, existen desordenes en las vías debido a la oferta y demanda en términos de transporte. Se produce estos desordenes, tanto por el lado que los transportistas que no respetan las señales de tránsito, como también el ciudadano en calidad de transeúntes, todos infringiendo las normas de tráfico. En el mundo encontramos pocas ciudades con particularidades semejantes en niveles de viajes saturados que se da en la ciudad de Lima, que se plasman en más de 12 millones de viajes realizados al día. Del total de viajes realizados, el 70% lo hacen en transporte público. Estos comportamientos de desobediencia, se da a consecuencia de la migración de personas de otras ciudades del país, buscando oportunidades de mejorar sus condiciones económicas, con distintas formas culturales, que generan el crecimiento demográfico, desarrollo económico, como también la sobrepoblación del parque automotor de vehículos motorizados.

Cárdenas, Collazos, Mendoza, & Ramírez, (2009) disertan indicando que, la Región Puno tiene una tasa de mortalidad de 16,62 muertes por 100.000 habitantes, de 168 accidentes de tránsito mortales, se han registrado 224 defunciones y 657 heridos, donde el 72% se ha producido en hombres mayores de 18 años las víctimas mortales, la principal causa de accidentes registrados es la velocidad 33%. De esta manera, las colisiones representan el tipo de accidente más frecuente (32,7%), siendo los vehículos más implicados las furgonetas con un 21,6%, seguido de los turismos con un 17,5% en días viernes, sábados y domingos, más del 50% de los accidentes mortales se han registrado en 2008, y el 58% de los accidentes se han producido entre las 14:00 horas y 2:00 a.m.

En la municipalidad provincial de San Román, los funcionarios que son responsables de promover políticas integrales de ordenamiento de transporte urbano en sus ciudades son desacertadas, por obviar los trabajos de investigación de universidades, participación de los colegios profesionales y la ORDET; caso de Juliaca y el nuevo distrito de San Miguel, que se encuentran con mayor población del comercio formal e informal. Estos funcionarios ediles, no hacen cumplir las normas de seguridad vial o simplemente los ignoran, se aprecia que en sesiones del concejo municipal es escasa la proposición de políticas normativas consultada al pueblo en ordenamiento, el Alcalde que preside el concejo, no aplica el liderazgo en políticas públicas con participación de los ciudadanos, a veces esas responsabilidades son minimizados, echados al azar a los órganos de línea como; a la gerencia de transportes y el departamento de vehículos mayores, estos cargos gerenciales son cambiados constantemente, desde las gestiones anteriores, al parecer en su designación eluden una convocatoria pública que exige las políticas institucionales al perfil de puesto.

Entre las políticas de ordenamiento del gobierno edil saliente dentro de los periodos 2015-2018, fue el plan maestro de transporte urbano, que a la fecha es incierto su aplicación en el periodo de gobierno local actual 2019-2022. Para resolver estos desaciertos, es necesario la capacitación en políticas municipales de ordenamiento que debe partir, por iniciativa de los funcionarios, participación ciudadana, conductores y usuarios.

La congestión vehicular en el sistema de transporte urbano de Juliaca se ha convertido en un problema crítico. La ciudad presenta un número excesivo de vehículos, incluyendo combis, minibuses y mototaxis, que circulan por calles diseñadas para una capacidad mucho menor, lo que provoca embotellamientos constantes y disminuye significativamente la eficiencia del tránsito. A esta situación se suma la informalidad en el transporte, donde unidades operan sin contar con la

tarjeta única de circulación, invadiendo vías públicas y veredas, y generando un desorden generalizado en la movilidad urbana.

Este funcionamiento informal combina de manera desordenada rutas urbanas, interurbanas e interprovinciales, sobrecargando el sistema y afectando tanto la seguridad vial como la calidad del servicio para los usuarios. La falta de regulación y fiscalización contribuye a que la informalidad se perpetúe, dificultando la planificación urbana, la optimización de rutas y el desarrollo de un transporte público eficiente y sostenible. En consecuencia, el caos vehicular no solo representa un problema operativo, sino también un desafío social y económico que requiere intervenciones integrales y estratégicas por parte de las autoridades locales.

La problemática del transporte en Juliaca trasciende el simple inconveniente de la congestión vehicular; se trata de un problema estructural profundamente arraigado en la ciudad. Sus causas principales incluyen décadas de crecimiento urbano desordenado, ausencia de planificación y regulación efectiva, infraestructura vial deficiente, informalidad en los servicios de transporte y negligencia en el mantenimiento de las vías y flotas vehiculares.

Estas deficiencias se reflejan de manera evidente en el control insuficiente de las flotas, la falta de regulación y supervisión del tránsito urbano y del transporte interprovincial e interurbano, así como en la ausencia de mecanismos que garanticen la seguridad y eficiencia del servicio. La combinación de estos factores no solo afecta la movilidad diaria de los ciudadanos, sino que también tiene impactos negativos en la economía local, la seguridad vial y la calidad de vida de la población, mostrando la necesidad urgente de implementar políticas integrales de planificación, control y modernización del sistema de transporte urbano.

Para lograr una mejora sustancial en la movilidad urbana de Juliaca, es necesario implementar cambios estructurales y estratégicos. Entre ellos se incluyen

una planificación urbana integral que contemple la expansión y regulación de las vías, así como la distribución óptima de rutas de transporte. Es fundamental garantizar el cumplimiento de proyectos de infraestructura, asegurando que se construyan y mantengan adecuadamente calles, paraderos y espacios destinados al tránsito vehicular y peatonal.

Asimismo, se requiere una regulación efectiva del transporte, que abarque la formalización de los operadores, la organización de rutas y paraderos, y un control riguroso de las flotas, con el objetivo de reducir la informalidad y mejorar la calidad del servicio. La inversión en mantenimiento vial es igualmente prioritaria, ya que las calles en mal estado agravan la congestión y elevan los riesgos de accidentes. Finalmente, las políticas de transporte deben ser inclusivas y orientadas a la seguridad y accesibilidad, asegurando que todos los usuarios, incluyendo personas con movilidad reducida, tengan acceso a un sistema eficiente, seguro y sostenible.

1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

1.2.1 Problema general

¿En qué medida influye la política municipal en el ordenamiento del transporte urbano de vehículos mayores de la municipalidad provincial de San Román, 2019?

1.2.2 Problemas específicos

- E1.** ¿Cuál es el grado de influencia de las políticas públicas en el ordenamiento del transporte urbano de vehículos mayores de la municipalidad provincial de San Román?
- E2.** ¿Cuál es el valor de influencia de las políticas de propuesta normativa en el ordenamiento del transporte urbano de vehículos mayores de la municipalidad provincial de San Román?
- E3.** ¿Cuál es el grado de influencia de las políticas normativas en el ordenamiento del transporte urbano de vehículos mayores de la municipalidad provincial de San Román?

1.3. JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

El trabajo de investigación se fundamenta en argumentos científicos, que está orientado al estudio del tráfico de tránsito desde los puntos de vista de reestructurar la política municipal, con el fin de mejorar los planes de gobierno de diseño de infraestructura vial y la normatividad de seguridad vial del transporte urbano de vehículos mayores de la Provincia de San Román, en el desarrollo de algunos contenidos teóricos de sistemas de mayor fluidez de tránsito, régimen de diseño de playas de estacionamiento de vehículos particulares en los centros comerciales y teorías de comportamiento de los peatones, concernientes con el tema, coadyuvan el soporte del trabajo de investigación a futuras indagaciones, que será de utilidad como antecedente, en la población con el mantenimiento de la cultura empática en la actividad empresarial del servicio de transporte urbano, con la finalidad única, que consiste en cuidar y velar por el bienestar de las personas.

La investigación se enfoca en dar a conocer, la implantación del liderazgo en la función pública de los funcionarios públicos, para proponer soluciones mediante la planificación del transporte urbano en el buen diseño de la infraestructura vial, realizando el control gubernamental incluyendo las diferentes dimensiones de las obras de asfaltados con proyección de fluidez del tránsito del transporte urbano vehicular, con calles, avenidas, baipás, puentes peatonales adecuados con elevadores y parqueos en los centros comerciales, estas propuestas deben ser aprobadas por los colegios profesionales, sociedad civil, representantes de la organización de transportistas ORDET y otras organizaciones vinculados al transporte urbano, teniendo en cuenta que en los últimos tiempos modernos, la ejecución de obras públicas de pavimentado de vías públicas, ha resultado de gran importancia e interés de los ciudadanos en el manejo de los temas orientadas en la fluidez de tránsito, por la experiencia misma que carecen de durabilidad y acarrea gastos innecesarios a las municipalidades en su mantenimiento o remodelación que contrae gastos innecesarios para la comuna local.

Los resultados de este estudio serán de importancia práctica porque se puede utilizar como base para la reestructuración del régimen de normas de tránsito de seguridad vial del transporte público, además, en base a estos resultados, se pueden desarrollar más investigaciones sobre el tema.

Esta tesis se desarrolló con el método que partió del aspecto general de forma deductivo (correlación entre dos variables de estudio de forma causal explicativo), concerniente en su procedimiento se procesaron de forma aplicada con datos cuantitativos, determinando así que, para el análisis realizado, fueron recolectados a través de una técnica de encuestas, fundamentado en un instrumento que es el cuestionario validado por expertos, que han verificado su validez y confiabilidad, esta verificación permitió que la obtención de los resultados son verídicos en base a la exactitud arribado. Los dos cuestionarios denominados instrumentos utilizados para la siguiente investigación, que los mismos se aplicaron a los transportistas de vehículos mayores de servicio urbano denominados masivos.

1.4. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

1.4.1 Objetivo general

Determinar la influencia de la política municipal en el ordenamiento del transporte urbano de vehículos mayores en la municipalidad provincial de San Román, 2019.

1.4.2 Objetivos específicos

- O₁.** Determinar el grado de influencia de las políticas públicas en el ordenamiento del transporte urbano de los vehículos mayores de la municipalidad provincial de San Román.
- O₂.** Establecer el valor de influencia de las políticas de propuesta normativa en el ordenamiento del transporte urbano de vehículos mayores de la municipalidad provincial de San Román.

- O₃. Determinar el grado de influencia de las políticas normativas en el ordenamiento del transporte urbano de vehículos mayores de la municipalidad provincial de San Román.

1.5. HIPÓTESIS

1.5.1 Hipótesis general

La Política municipal influye directa y significativamente en el ordenamiento del transporte urbano de vehículos mayores de la municipalidad provincial de San Román, 2019

1.5.2 Hipótesis específicos

H₁: Las políticas públicas influyen directamente en el ordenamiento del transporte urbano de los vehículos mayores de la municipalidad provincial de San Román

H₂: Las políticas de propuesta normativa influyen directamente en el ordenamiento del transporte urbano de vehículos mayores de la municipalidad provincial de San Román

H₃: Las políticas normativas influyen directamente en el ordenamiento del transporte urbano de vehículos mayores de la municipalidad provincial de San Román

1.6. VARIABLES E INDICADORES

1.6.1 Variable independiente

Dimensiones

Política municipal

- Políticas públicas
- Políticas de propuesta normativa
- Políticas normativas

1.6.2 Variable dependiente

Dimensiones

Ordenamiento del transporte

- Tránsito vehicular
- Tránsito peatonal

1.6.3 Operacionalización de las variables e indicadores

VARIABLES	DIMENSIONES	INDICADORES	ÍNDICE	PESO
VARIABLE INDEPENDIENTE Política Municipal	Políticas públicas	• Formulación de planes Infraestructura • Aprobación de financiación de infraestructura • Evaluación de planes y financiamiento	Escala de Likert	4 3 2 1
	Políticas de propuesta normativa	• Proyecto de ordenanza por participación ciudadana • Proyecto de ordenanza por concejo municipal • Proyecto de ordenanza por alcalde municipal		
	Políticas normativas	• Ordenanza municipal reglamenta la participación ciudadana • Ordenanza municipal en recuperación de vías y espacios públicos • Decretos y resolución de alcaldía		
VARIABLE DEPENDIENTE Ordenamiento del transporte	Tránsito vehicular	• Vías exclusivas para vehículos mayores • Vías exclusivas para vehículos menores • Vías exclusivas para vehículos particulares	Escala de Likert	4 3 2 1
	Tránsito peatonal	• Seguridad en el diseño vial peatonal • Educación vial del peatón • Reglamentación vial del peatonal		

Capítulo II

MARCO TEÓRICO

CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO

2.1. ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN

Hecha la revisión del tema, materia de investigación del ordenamiento del transporte urbano de vehículos mayores, encontramos varios puntos de vista, que investigan esta área, por diferentes regiones y municipalidades a nivel nacional e internacional, los cuales han innovado la calidad de servicio del transporte urbano, por el incremento de migración de humanos a las ciudades. Esto genera la sobrepoblación del parque automotor de vehículos, generalizándose consecuentemente el desarrollo de las ciudades junto al avance de la globalización de mercados, la ciencia y la tecnología.

2.1.1 Antecedentes internacionales

Castellón (2016) explica en su estudio sobre, Plan de mejora continua para el fortalecimiento en la calidad del servicio de transporte público colectivo intramunicipal de la ciudad Estelí, año 2015-2016. La investigación se realizó con la participación de los habitantes de la ciudad de Estelí, en la jurisdicción de Estelí, año 2015- 2016, con el objetivo de elaborar un plan de mejora en la calidad del servicio de transporte público colectivo intramunicipal. Se destacó primordialmente en evaluar la calidad percibida por los usuarios y empleados de las rutas urbanas.

Por lo tanto, las autoridades ediles como las concesionarias no tenían bien determinado previamente la calidad del servicio, por lo que era clave el estudio para saber el desconocimiento de las opiniones sobre las sugerencias de los usuarios, por otro lado, los empleados también son para de la mejora continua.

Teniendo estos propósitos, se procedió a elaborar el instrumento para aplicar las encuestas a los usuarios y empleados del servicio prestado, luego se pasó a totalizar los resultados, al mismo tiempo se diagnosticó la situación actual de este servicio público, en ese entender se elaboró el plan de mejora continua del servicio de transporte para controlar de esa manera el cumplimiento de satisfacción al ciudadano, esto es

concordante, según la Ley 524 (Ley General de Transporte Terrestre). Se finaliza la muestra seleccionada, indicando que fue conformada por 382 usuarios de rutas urbanas.

Serafín, Pérez, Ramírez, & Márquez, (2018) refieren su investigación sobre, Transporte urbano en la ciudad de Tepic, Nayarit: un análisis desde la percepción de los usuarios. Actualmente, la movilidad en el trazo de los planos referente a espacios urbanos es un tema notable que se emprende desde el diseño o estudio en diferentes disciplinas científicas.

Lo más resaltante se destaca el estudio de la interacción del proceso de urbanización en las edificaciones de las calles, con bajo desnivel de diseño urbanístico, que se suma las innovaciones en el desarrollo económico, que están caracterizado por la escasa planificación en la generalidad de las ciudades de México. Para ello se observó el transporte urbano y la percepción de los ciudadanos, mostrando este trabajo como un acercamiento al impulso de la edificación dentro de la ciudad de Tepic; el caso que se propone con las implicaciones derivadas de la promoción del avance económico dentro de uno de los territorios urbanos, reflejando esos cambios que originan las transformaciones de la ciudad misma.

El objetivo de la investigación ha sido construir un marco conceptual de desarrollo regional, para conocer sus implicaciones a través de la percepción que tienen los usuarios sobre la calidad del servicio que brinda el transporte público urbano en la ciudad de Tepic.

El estudio realizado en 2014, generó estadísticos descriptivos y una matriz de correlación a fin de identificar los componentes del transporte, tanto de las demandas como de la oferta, mediante un cuestionario a 300 personas en tres de los principales sitios céntricos de transbordo origen-destino de la ciudad. La evidencia colectada y analizada ha permitido conocer la interacción entre movilidad ciudadana-calidad del transporte participación de las autoridades-permisionarios, y así ofrecer elementos para la

planeación del servicio y su calidad. Finalmente, los resultados mostraron que las correlaciones obtenidas son particulares del espacio de estudio; quizá, en otros espacios con características similares se tendrían comportamientos cercanos.

2.1.2 Antecedentes nacionales

Marín (2016) propone en su estudio fundamentando sobre, Propuesta pública del transporte público en la ciudad de Cajamarca; El trabajo arribado lo recalca como producto de las investigaciones, que conllevo su análisis en el problema urbano, mostrado estudio de nivel propositivo, para resolver sobre la problemática de la circulación vial de los vehículos del transporte público en las zonas urbanas de la localidad, además también refiere que cada día se agudiza más el panorama del parque automotor, perturbando ocasionalmente de forma directa en el uso vial de los vehículos entre los ciudadanos, conllevando todo ello a elevados índices de contaminación ambiental por efectos de emanación de los gases tóxicos del escape por los transportistas, al mismo tiempo se suma la contaminación acústica, producidos por los vehículos particulares y de transporte público.

El área urbana de Cajamarca desafía un problema estructural con el Transporte Público que es resultado directo por el crecimiento vehicular, representado en 7,5 % anual, la dejadez total de las autoridades para manejar técnicamente el problema, que es realizando el uso las Ordenanzas y los Reglamentos existentes, en vigencia con datos actualizados.

Para maniobrar el parque automotor de alrededor de 746 vehículos de servicio público, 2113 taxis y 1120 moto taxis (a diciembre o del 2012, cifras actualizadas) el resguardo de los efectivos policiales del Organismo Operativo de Tránsito es insuficiente la cantidad (40 efectivos en promedio), se reporta que casi nunca cuentan con los medios logísticos necesarios, por lo que la situación se agrava aún más el problema. Es caótico el Servicio de Transporte Público, pues no se rige por ninguna estructura organizativa técnica especializada, por lo que el funcionamiento de este servicio es conflictivo y desordenado.

El estudio objeto de análisis se fundamenta en las directrices del Plan Maestro de Vías y Transportes del Municipio (Documento Técnico Legal que regula el Servicio Público).

Rivera (2016) en su estudio del tema de Gestión municipal de transporte urbano y la satisfacción del usuario en Lima cercado en el año 2016; El investigador ha arribado, en cuanto al objetivo principal donde estableció "Determinar la relación que existe entre la Gestión municipal de transporte urbano y la satisfacción del usuario en Lima cercado en el año 2016".

El estudio de muestreo estuvo conformado por 254 usuarios que representa la muestra de análisis en los buses de los Corredores Azul y Metropolitano que viajan en la ciudad de Lima cercada. Se manejaron dos tipos de instrumentos estructurado en cuestionarios en escala Likert. Con referente de su aplicación de la metodología, fue usada en esta investigación la aplicada, estimando la orientación de forma numérico cuantitativo, efectuando un diseño investigativo no experimental, siendo de tipo correlacional entre las variables. Para sacar el cálculo de las tablas y gráficos, fueron analizados esos datos recolectados en el programa SPSS versión 22 en los casos de las variables Gestión Municipal y satisfacción del usuario.

Llegando finalmente a una conclusión que ha llegado, que la Gestión Municipal y la satisfacción de los usuarios, la asociación de este enlace hace que exista una relación significativa entre las dos variables materia de estudio. De esta forma se descubre un valor calculado donde $p = 0,000$ señala un nivel de significancia de 0.05 (bilateral) el nivel de correlación es demostrando de 0.849; finalizando que indica de esta manera la existencia de una correlación significativa.

Del Carpio Tejada (2018) ha desarrollado en su estudio investigativo sobre, Aplicación de Políticas Municipales de la Subgerencia de Transporte y la Educación Vial de pobladores de Yanahuara, Arequipa, 2018. Este trabajo de investigación se ha propuesto el objetivo, donde fue determinar qué relación existe entre estas dos variables, ubicando como la

primera variable la aplicación de las Políticas Municipales, en ese sentido explicado, está la otra orientación denominándolo como la segunda variable la Educación Vial de los pobladores.

La metodología que se utilizó fue de investigación, no experimental, con variables definidos en correlacional descriptivo, teniendo como población y muestra a ciudadanos de Yanahuara que está conformado por 400 personas, siendo validado por cinco expertos su instrumento del cuestionario estructurado, con valor de medición del alfa de cronbach de 0,756.

Llegando en conclusión, que se empleó la prueba numérica expresada en estadística Rho de Spearman, estableció la correlación entre estas dos variables, tanto las políticas municipales como primera variable y educación vial como segunda variable, ese es el análisis que trata de explicarse; para ello el valor de correlación se ha obtenido en 0,829, con lo que logramos determinar una correlación entre las variables de forma positiva moderada entre ellos, demostrado en un valor de significancia de 0.000 menor a 0.05 con este resultado, nos permite rechazar la hipótesis nula, para luego validar la hipótesis alterna que se ha investigado; esta posición afirmativa entonces hace que exista una relación significativa, que nos ha ocupado las variables de estudio, entre la variable uno tenemos las Políticas Municipales, en la ubicación de variable dos está la Educación Vial de los pobladores Arequipeños de Yanahuara, en cuanto a las políticas municipales, se observa que el 97.30% de los habitantes se encuentran en un nivel regular de conocimiento en su labor emprendida por la Subgerencia de Transporte de la Municipalidad Distrital de Yanahuara, mientras el 2.80% aprueban el nivel de su labor edil de forma eficiente y ninguno en el nivel deficiente. En cuanto a Educación Vial, se observa que el 75,80% de los habitantes se encuentra en un nivel regular, el 24,30% en un nivel eficiente y ninguno en un nivel deficiente.

2.1.3 Antecedentes locales

Chique y Chique (2018) presentaron su estudio sobre él, análisis del sistema de transporte urbano para optimizar el tiempo de viaje del pasajero de la ciudad de Puno-

2018. Entre sus propósitos de investigación estuvo encaminado en analizar los sistemas de transporte urbano de la ciudad de Puno, eso fue el objetivo de la investigación clave, se propone de infraestructura vial urbana para tener una capacidad vial de acuerdo al tipo de vía o carril.

Por tanto, así poder optimizar el tiempo de viaje del pasajero según la tendencia de movilidad, estas movilizaciones pueden ser creadas según al origen destino por las zonas, movilidad del transporte urbano. Se analizó el recorrido de rutas de transporte público urbano para determinar la velocidad promedio y así poder conocer los tiempos de viajes.

La hipótesis que se ha formulado es: con el análisis del sistema de transporte urbano se propone infraestructura vial urbana para optimizar el tiempo de viaje del pasajero de la ciudad de Puno-2018, se analiza la tendencia de movilidad según origen destino, la movilidad del transporte urbano, rutas de transporte urbano público e infraestructura vial urbana.

Centralizó su metodología en la metodología de investigación, bajo un enfoque cuantitativo, establecido en tipo básico fundamentada, diseño no experimental de nivel de contraste de hipótesis descriptiva – analítico observacional, se asume este nivel en razón de detallar cómo son y se manifiestan las variables: sistema de transporte urbano.

Se aplicó un cuestionario como un instrumento para el análisis; de los cuales permitieron recoger información y analizar las variables de estudio y efectuar las correlaciones. La muestra estuvo conformada de 384 pasajeros y 8 microbuses que brindan servicio en las principales rutas de transporte público urbano. Como resultado se tiene que el sistema de transporte urbano de la ciudad de Puno es concentrado debido al uso de suelo en la zona céntrica, la movilidad vehicular tiene obstáculos en el flujo debido al uso de la calzada como estacionamiento y que las vías superan su capacidad vial la cual no optimiza los tiempos de viajes en ciudad de Puno, para lo cual se requiere de infraestructura vial urbana como son: terminales terrestres pavimentado de las vías, paraderos, declarar zonas rígidas las vías que son utilizadas por las rutas de transporte

urbano e implementar un sistema inteligente de gestión de tráfico en las intersecciones principales de la ciudad de Puno que optimizar los tiempos de viaje de los pasajeros de la de la ciudad de Puno.

2.2. BASES TEÓRICAS

2.2.1 Políticas públicas

Las políticas públicas son consideradas como un conjunto de actividades que emanan de uno o varios actores políticos que están investidos en una función pública al servicio de la sociedad, con el propósito de cumplir; estas acciones son tomadas en decisiones, que se llevan a cabo en objetivos claros, en un período de gobierno municipal para solucionar los problemas de la ciudadanía en general, que en un momento habrían sido como una promesa electoral a la candidatura, como especie de cabecera municipal dentro de sus planes de trabajo, a su vez están consignados en su plan de gobierno por el propio gobierno nacional, que los considera prioritarios.

Ruiz y Cadénas (2010), en un artículo publicado en la revista jurídica de la Universidad Latina de América, señalan que las Políticas Públicas son las acciones de gobierno, que busca cómo dar respuestas a las diversas demandas de la sociedad, y que se pueden entender como uso estratégico de recursos para aliviar los problemas nacionales. El estudio de las Políticas Públicas debe plantearse bajo tres cuestiones: Qué políticas desarrolla el Estado en los diferentes ámbitos de su actividad, cómo se elaboran y desarrollan y cómo se evalúan y cambian. Es decir “analizar qué hacen los gobiernos, cómo y por qué lo hacen y qué efecto producen”

Por su parte Arellano y Blanco (2013), mencionan que “las políticas públicas son antes que nada una forma particular de decidir y ejecutar las acciones de gobierno, pero no la única posible. Dichas decisiones y su puesta en marcha varían de país en país dependiendo principalmente del sistema político de cada nación, pero también de la tradición y cultura local, y el asunto a tratar, entre otros factores” (p. 19).

Torres & Santander (2013), atendiendo sobre los actores clave, lo definen como, tenemos que comprender a las políticas públicas como el resultado de un trabajo agrupado que se desarrolla en el ámbito público, las cuales están dadas en una serie de transacciones políticas, por lo que el gobierno no solo tiene como único objetivo ejecutar todo lo planeado, sino también avalar la coordinación y participación de los representantes claves (p.56).

La política pública municipal es velar por el bien común de los ciudadanos, con mejoras en calidad de servicio al usuario, una de estas acciones políticas es el transporte urbano, por encontrarse desordenado el tránsito vehicular, encontrándose en estado caótico, de ahí nace la prioridad en tomar decisiones de acuerdo a los planes y presupuestos, diseñados a largo y mediano plazo, establecidos en la base del liderazgo de función pública, que han asumido del mandato emanado del pueblo, siendo actores comprometidos con intereses de servir, compartiendo roles con la participación ciudadana con fines de mejorar e implementar el desarrollo ordenado de la infraestructura de transporte requeridas en el transporte urbano, siguiendo esos parámetros reglamentar el ordenamiento de las ciudades en el tránsito del transporte urbano de vehículos mayores, estas políticas están ligadas en prevenir los accidentes de tránsito de los peatones, por la saturación de tránsito en horas punta.

2.2.1.1. Formulación de planes de movilidad y transporte urbano sostenible

En la formulación de un plan de transporte y tránsito, se busca resolver las problemáticas generadas en la accesibilidad a través de la construcción de infraestructura vial enfocados en el usuario. La política pública de la elaboración de los proyectos de infraestructura, tienen un objetivo claro en fijar una política de mejoramiento de la movilidad del transporte urbano, luego de esa mejora, el ciudadano debe hacer uso cómodo de las vías expresas, avenidas, calles, paraderos de transporte urbano, parqueo para vehículos particulares. En este diseño de construcción, los gobiernos ediles deberían contar con la participación de la sociedad civil, la asociación de transportistas y demás

organizaciones que están enlazados en el ámbito del transporte urbano de vehículos mayores.

Barbero & Polo (2015), se ha encontrado en el informe final del plan estratégico en infraestructura del transporte lo siguiente: Aspecto que no siempre se ve de la misma manera en los diseños viales, en el sentido de limitarlo a sus componentes en el alcance del sector de la infraestructura (redes de carreteras y ferrocarriles, terminales de pasajeros o carga, puertos y aeropuertos, entre otros.) o incluir también los servicios que hacen uso de ellos, es atendido a los usuarios, junto con los múltiples aspectos suaves que regulan de manera determinante en la actividad del transporte. Estas acciones en ocasiones limitan las propuestas sectoriales a los planes de infraestructura, dejando de lado como menor prioridad el rol de los servicios, esto en la magnitud de las obras de inversión e importancia de las redes que demandan, por ello se sabe que en el área del transporte está más separada que en otras áreas de infraestructuras, perturbando de esa manera a los beneficiarios finales que son los sufridos usuarios como los actores reales del vínculo directo del abastecimiento de infraestructura, que muchas veces estos servicios dependen de numerosas normativas para del funcionamiento como instituciones proactivos al cambio, que deberían tener mayor involucramiento, en esta parte ineludible del análisis y propuestas para el sector de los transportistas (p.25).

a) Revisión del marco legal y normativo

El marco normativo de la ciudad de Juliaca muestra una situación muy compleja en cuanto a sus sistemas de movilidad urbana. Las razones de esas complejidades representan la revisión de leyes que conforman las normativas que se refieren a temas de urbanismo, movilidad y competencias en el ámbito del transporte urbano, que sirven para regular el tráfico vehicular. Se tiene en cuenta la normativa a nivel nacional y local que son: Ley Orgánica de Municipios (Ley 27972); la Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento (Ley 30156); el PDU (Plan de Desarrollo Urbano de la Provincia de San Román), aprobado por la municipalidad provincial.

- Ley Orgánica de Municipalidades (N° 27972)

Podemos señalar específicamente, que dentro de las facultades de los gobiernos locales tienen la función de normar, regular y planificar, en ámbito del transporte a saber; terrestre, fluvial y lacustre, a nivel provincial como distrital, las mismas están prescritas en la legislación que establece las competencias de los gobiernos locales, donde menciona la potestad de ser los encargados de proponer, modificar, para después poder aprobar sus respectivos planes de desarrollo urbano y movilidad. Además, se encargan de proporcionar el mantenimiento de la infraestructura y la señalización vial correspondiente. Finalmente, se mencionan los tipos de unidades de transporte para tramos de rutas cortos, como lo ubicamos a las motos taxis, para los cuales los municipios distritales tienen la facultad de regular los recorridos y controlar su funcionamiento.

- Ley de Organización y Funciones del MVCS (N° 30156)

La normativa menciona sus modos de organización y funciones facultativas del Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento, en cuyo capítulo III (Funciones Generales), indica que esta cartera ministerial tiene la responsabilidad de “promover, desarrollar, contribuir y normar la infraestructura de movilidad en el ámbito urbano y rural, de manera coordinada, articulada y cooperante con los gobiernos regionales y locales”.

Esto constituye una buena herramienta para la construcción de edificaciones en las ciudades, que por medio de sus facultades hace que el Ministerio de Vivienda pueda exigir a los gobiernos locales que incluyan en sus planes de movیلidades urbanas dentro de sus ordenamientos de planificaciones locales.

- Plan de Desarrollo Urbano (PDU)

Lo establecido por el Plan de Desarrollo Urbano de la ciudad de Juliaca 2016-2026 (PDU, 2017), se resalta el mega proyecto de Construcción de la Vía de Evitamiento, que está en proceso de ejecución en la ciudad de Juliaca, para su mejor estudio se tiene del informe

que indica por ejemplo; La propuesta del Sistema de Transporte tiene como objetivo conformar como una ciudad radial y concéntrica, con colocación de las calles a partir de la implementación trazado en anillos viales repartidos por diferentes jerarquías alrededor del área central que es distribuido en ejes transversales que interconectan entre estos anillos, estas elaboraciones facilitan de forma más eficiente la movilidad entre los diferentes divisiones en los centros urbanos, fortaleciendo el uso vial en el tránsito del transporte público masivo, evitando así la saturación de las vías principales como también a la formación de nodos de congestión en áreas más críticas. La propuesta de estas modalidades de sistema de transporte incluye la incorporación en movimientos urbanísticos a los vehículos no motorizados (ciclo vías) espacialmente alejados del resto de medios de transporte de la ciudad, cumpliendo con el objetivo de brindar seguridad fijándose en las necesidades hacia los peatones, ciclistas y automovilistas. Estos sistemas están conformados por las vías de alcance regional, que unen la ciudad de Juliaca con otras ciudades de la región o macro región, el sistema vial distrital de alcance urbano general coincide con las rutas de conexión y almacenamiento entre sectores, además de los sistemas de circulación no motorizados como carriles para bicicletas y pasarelas peatonales, que interconectan espacios públicos en determinadas instalaciones urbanas.

b) Plan estratégico institucional

Un estudio de Fernández Arroyo & Schejtman (2012), muestran que, el plan estratégico institucional (PEI), es un proceso de plan a mediano plazo, que cada gobernante edil, enfocará sus prioridades plasmado en un documento de gestión, dentro de las cuales se establecen estrategias, para llevar a cabo una serie de actividades de planificación con las gerencias de la organización, concordante con el plan operativo institucional (POI) conocido también como un plan a corto plazo, que la misma será desarrollado dentro de un año de enero a diciembre. Se puede decir entonces que es un proceso post-PEI secuencial, el POI tiene cierta congruencia en algunas etapas ligadas ambos, porque ayudan a comprender en su totalidad la planificación estratégica en términos de políticas

sociales que vale la pena mencionar, su relación estrecha con el plan estratégico institucional.

Este instrumento de gestión es elaborado por los gobernantes ediles que quieren resultados enmarcados en estrategias del manejo del plan maestro del transporte, que involucra a todos los integrantes de la organización que no necesariamente debe ser del área de transporte urbano. Por ello es necesario la convocatoria de especialistas en materia de ordenamiento, al mismo tiempo se coordinará con las demás áreas que también es de su completa competencia, todo ello bajo el apoyo de la unidad técnica de la oficina de planeamiento y presupuesto, concordante con la facultad normativa de supervisión del concejo municipal, participación de la sociedad civil, entre otras acciones coordinadas.

c) Plan operativo institucional

Según Fernández & Schejtman (2012), explica que el plan operativo institucional (POI) que también es denominado planificación de programas presupuestales, que son fijados en pequeños objetivos denominados metas, que están generalmente establecido en meses de enero a diciembre del mismo año, es decir es aquel plan, que está diseñado de manera temporal fraccionado en mayoría de los casos en periodos de un año, los objetivos específicos están orientadas en actividades a corto plazo en concordancia al propósito de metas, que se componen en las las organizaciones que se reflejan en cumplimiento de las políticas establecidas en programas y proyectos que contienen todas las compras que realiza la entidad edil durante el periodo de un año, mediante el Plan Anual de Contrataciones (PAC). Estas tareas están especificadas en programas, que comprometen el presupuesto por medio del tamaño delimitado dentro del periodo presupuestal, encaminando a cumplir las acciones precisas conforme al nivel que establecen las responsabilidades de cada actor involucrado.

Se puede incidir que el Plan Operativo Institucional guarda relación con el Plan Institucional de Apertura (PIA) instrumento que mide la capacidad de gasto presupuestal

dentro de un año, realizado por los gobernantes ediles por medio de sus funcionarios que ejecutaran el gasto controlado, conforme a sus requerimientos de gestión, todo ello solicitado el presupuesto, faltando un trimestre al término del año.

2.2.1.2 Discusión y aprobación de la financiación de movilidad y transporte urbano sostenible

La aprobación de los planes y proyectos, está a cargo de las sesiones de concejo municipal, la remodelación de las infraestructuras de las vías expresas, avenidas, calles, paraderos de transporte urbano en espacios públicos de los centros comerciales, diseño de parqueo para vehículos particulares en centros comerciales, conforme a la Dirección General de Programación Multianual de Inversiones (DGPMI), como ente rector del presupuesto del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones (Invierte.pe), concordante con el presupuesto municipal en el área del transporte como gobierno local. No sólo su labor se extiende en aprobar esas propuestas que generan en la misma municipalidad, es prioritario también aprobar otras propuestas compuesta por la sociedad civil en el presupuesto participativo.

1) Sistema nacional de presupuesto público

Es denominado como el conjunto de órganos, que son regulados por procedimientos y normas, orientados en el gasto público nacional designado por el Estado, estableciendo para ello, en las políticas presupuestales, por el medio del proceso presupuestario, que involucra su realización en todas sus etapas de las entidades del sector público; Así mismo está integrado bajo la dirección general de presupuesto público, dependiente del viceministerio de hacienda. Además, están compuesto por las unidades ejecutoras a través de las oficinas o dependencias en las que se desarrollan los procesos relacionados con el sistema, a nivel de todas las entidades que rigen los organismos del sector público que administran los fondos públicos.

Es la expresión cuantificad, conjunta y sistemática de los gastos a atender durante el año fiscal, por cada una de las entidades que forman parte del sector público y refleja los ingresos que financian dichos gastos (Zevallos Gutiérrez, 2014, p. 90).

2) Presupuesto público

Es denominado como un instrumento de gestión del Estado para lograr favorables resultados hacia la población, mediante la prestación de servicios en el logro de las metas formuladas en los respectivos gobiernos regionales o locales, siempre cubriendo esas expectativas con cobertura de equidad, efectividad y eficiencia por parte de las entidades públicas. Los mismos que se muestran a través del portal de transparencias establecido por el Ministerio de Economía y finanzas donde establecen los límites de gasto durante el año fiscal, para cada una de las entidades del sector público y los ingresos que las financian, de acuerdo con la disponibilidad que respalda los Fondos Públicos, con el fin de mantener el equilibrio fiscal.

a) Programa presupuestal

Las acciones del Estado en la unidad de programación, son realizadas en cumplimiento a las políticas presupuestales de acuerdo a las funciones encomendadas a las empresas ejecutoras dentro de los parámetros establecidos en las contrataciones con el Estado. Esta acción se justifica por las necesidades únicas de lograr un resultado positivo para una población objetivo, de acuerdo con los objetivos estratégicos fijados en los ordenamientos de la política de Estado, formulada por el Centro Nacional de Planificación Estratégica (CEPLAN), pudiendo de esta manera involucrar a entidades de distintos sectores por los niveles de gobierno.

b) Crédito presupuestario

En los Presupuestos del Sector Público existen dotaciones de recursos consignados por el Estado, para que las entidades dentro de sus facultades públicas ejecuten el gasto público. Por lo tanto, tienen carácter limitativo en cuanto a lo que constituye la máxima autorización de gasto que se puede ejecutar en cualquier entidad pública, de acuerdo con las asignaciones de gastos que son individualizados en sus requerimientos formulados dentro del periodo presupuestal, que aparecen en las partidas presupuestales, cuyo fin es el cumplimiento de sus objetivos aprobados.

c) Gastos Públicos

Son los conjuntos de gastos que se han desarrollado dentro de la partida presupuestal, por concepto de gastos corrientes, concordante a los gastos de capital y servicio de la deuda, son realizados por las entidades con estricto cargo a los respectivos créditos presupuestarios aprobados, para luego ser orientados a la prestación de los servicios públicos y acciones desarrolladas de acuerdo con las funciones institucionales propuestos en sus objetivos (Zevallos Gutiérrez, 2014, p. 90).

2.2.1.3 Evaluación de planes y financiamiento de movilidad y transporte urbano sostenible

Regula el cumplimiento de las funciones de cada funcionario. Como máxima autoridad el concejo municipal, que deben supervisar las actividades programadas que desarrollan los encargados en la función pública de dirigir; el gasto público por la gerencia de planeamiento y presupuesto en la conformidad de pagos de las actividades programadas en logros, por la gerencia de transportes, a su vez también compromete al Sub gerente del departamento de vehículos mayores, involucrando al gerente municipal y el alcalde, institucionalizado en el plan estratégico institucional que está programado en metas sus actividades en el plan operativo institucional anual.

En donde recalca en transporte público, Lescano Sandoval (2004) Así, se presenta la necesidad de que los distritos accionen en materia de tránsito, viabilidad y transporte público para orientar, de alguna forma cubrir sus expectativas de los vecinos en las acciones de lograr la satisfacción de las necesidades en la medida en que también son usuarios que cumplen con pagar sus tributos, por ello tienen derecho a condiciones de calidad en seguridad y salud, así como exigir protección a la colectividad en su conjunto de un ambiente saludable (p. 132).

Por ejemplo, el alcalde o cualquier otra actividad municipal comprometida con el servicio de vehículos mayores, tienen la obligatoriedad de cumplir con la población, accionando y

aprobando la directiva pertinente que establezca el procedimiento para controlar el tránsito y el servicio de transporte.

a) Seguimiento (monitoreo) de la implementación de la política

La política formulada en los seguimientos de la política formulada, estos seguimientos deben enfocarse en identificar de acuerdo al tema y naturaleza, qué orienta la dependencia del Estado, por la misma razón que tiene el rol rector o coordinador vinculado con el tema. En otras palabras, esta instancia, es el medio que asegura el mecanismo que genera el seguimiento a la implementación comprendidos en la política pública.

El rol rector o coordinador cumple la labor de vigilar, garantizar las formas de lo que se está haciendo en las funciones de nivel operativo, pues de ese modo corresponda con los estándares contenidos en las política gubernamentales; para ello es crucial, tener los conocimientos de gestión cuando se está realizando el proceso de formulación de políticas, es clave que existan personas que conozcan cómo opera cada sector del nivel de ministerios o entidades regionales, municipalidades, consejos de desarrollo, entre otros. Así de ese modo se acredita a los conocedores en el área de gestión pública por medio de la experiencia laboral, de tal forma que conozca cuáles son sus programas, estrategias e intervenciones, para asegurar los procedimientos que ayuden a implementar las líneas estratégicas de cada eje de la política estatal (Secretaría de Planificación y Programación de la Presidencia [SEGEPLAN], 2015, pp.60-61).

Es importante realizar el monitoreo de las políticas municipales conforme se ha planeado en el área de transporte urbano de vehículos mayores, con ello verificamos si sean logrado las metas y objetivos establecidos en los proyectos, de ese modo se mide la capacidad de gastos en el uso adecuado de los tiempos establecidos.

b) Evaluación de resultados

Los proyectos se realizan con algún objetivo en la ejecución de un servicio o bien planeado en la inversión pública. Por ello que, la evaluación de resultados permite medir la determinación en qué grado se obtiene el objetivo o cambio deseado. En estos casos habitualmente concretos está basado en la búsqueda de los cambios en las condiciones de vida de la población, para la población en conjunto los más relevante queda fundamentado en términos de ingresos, acceso a los servicios de mejoras o ejercicio de derechos políticos etc. En definitiva, al realizar el diseño y la gerencia de las obras de una institución pública, estas siempre estarán adecuados a las evaluaciones de los resultados de un proyecto, (Vigo, Vigil, Sánchez, & Medianero, 2018).

Toda evaluación requiere un control de actividades programadas en los instrumentos de gestión denominado, plan operativo institucional POI, concordante con el plan estratégico institucional PEI o también es conocido con el nombre de plan de desarrollo concertado PDI, por lo que requiere un presupuesto para realizar un plan de trabajo de ordenamiento de transporte urbano adecuado, sin ella no tiene valor de cumplir los tres tipos de control a saber; control preliminar, concurrente y posterior.

2.2.2 Política de propuesta normativa

2.2.2.1 Proyecto de ordenanza municipal por participación ciudadana

Por medio del mecanismo de la iniciativa ciudadana, se abre las posibilidades de generar cambios requeridos por sus necesidades conocidas por ellos mismos. Por estas circunstancias cercanas a sus problemas reales en el ámbito del transporte urbano, los ciudadanos legitimados, pueden recurrir a presentar al municipio proyectos de creación, modificación, reforma o derogación de algunas ordenanzas municipales en las materias señaladas dentro de sus competencias. La formulación de las ordenanzas es un factor clave para el ordenamiento del transporte urbano en las ciudades, que involucran la participación de la sociedad civil, en sus diferentes representaciones, que puedan influir en su consulta de diseño de las vías e implementación de políticas municipales que concentre la contemplación de los vecinos, usuarios y ciudadanos de las comunas de la

Provincia de San Román, es un medio de proceso legislativo que pasa por diversas fases que están reguladas por ley.

Aranzamendi (2008) sobre participación ciudadana refiere que, es evidente la existencia de muchos municipios donde la ciudadanía no se halla organizada, frente a esta situación, los municipios como órganos de gobierno y de poder – dentro de su jurisdicción – deben convertirse en promotores en la organización popular y la sociedad civil otorgándole representatividad y respetando su independencia institucional (p.195).

1) Normatividad de iniciativa de participación ciudadana

Mállap Rivera (2013), en su análisis normativo revela que, el reconocimiento que reglamente sus facultades participativas como vecinos que tienen derecho de iniciativas de propuestas enmarcados en la formación de los dispositivos municipales, tal como lo invoca el inc. 2, del art. 113 de la Ley Orgánica de Municipalidades, por otro lado este mismo caso contempla en el art. 114 de la misma norma citada, que instituye el mecanismo siguiente: “La iniciativa en la formación de dispositivos municipales es el derecho mediante el cual los vecinos plantean al gobierno local la adopción de una norma legal municipal de cumplimiento obligatorio por todos o una parte de los vecinos de la circunscripción o del propio concejo municipal. La iniciativa requiere el respaldo mediante firmas, certificadas por el Reniec, de más del 1 % (uno por ciento) del total de electores del distrito o provincia correspondiente. El concejo municipal, a propuesta del alcalde, aprobará las normas para el ejercicio de la iniciativa a que se refiere el presente artículo”.

Si bien es verídico el análisis del art. 114 que constituye un mecanismo vecinal de forma conjunta para ejercer el derecho a la iniciativa legislativa, nada contradice para que cualquier otro vecino o conjunto de pobladores puedan plantear una propuesta legislativa ante la autoridad edil o al concejo municipal, conforme a sus facultades de estos miembros hagan suya la propuesta, con fines que inicien con el trámite de emisión y aprobación (p.259).

2) Elaboración de la iniciativa de participación ciudadana

Establecido por la Presidencia de Consejo de Ministros PCM (2016) indica que, en primer lugar, está la fase de elaboración del respaldo legal: Se puede decir que la iniciativa legislativa surge por voluntad política de la comuna edil, impulsado por los regidores, el alcalde y los ciudadanos comprendidos en la circunscripción que tienen la facultad de proponer proyectos de normas municipales en materias de ordenamiento del transporte urbano. A continuación, los proyectos presentados a manera de propuesta, serán discutidos en las comisiones de regidores del área de transportes, en las instalaciones administrativas designados para ese fin, las convalidaciones serán consultados con expertos o entendidos en la materia lidiada, con organizaciones sociales que abarca el transporte urbano e instituciones públicas y/o privadas, estas actividades de labores legales en algunos casos, será pre publicado para recibir las sugerencias o críticas de la opinión pública desde el punto de vista de los ciudadanos. Finalmente se puede decir que, será discutido las propuestas de ordenamiento en una o varias sesiones en asambleas de concejo para su aprobación o rechazo.

Puede darse en el caso de ser aprobado por el concejo municipal, el alcalde dentro de sus potestades la promulgará ordenando su publicación correspondiente, por razones de sus funciones en los diarios de mayor circulación o en el panel de información municipal, también será visible en el portal de transparencia, como en el portal institucional, la formalidad es para su entrada en vigencia. Dejando estos procedimientos de promulgación y publicación, la norma no rige para su aplicación. Entonces toda norma tiene un procedimiento de elaboración; distinguiendo que algunos son más simples que otros.

Las ordenanzas, por tener rango de ley, tienen un proceso especial que sigue las siguientes fases: formulación del proyecto de ordenanza, estudio, debate, aprobación (del proyecto original o reformulado), promulgación y publicación.

2.2.2.2 Proyecto de ordenanza por el concejo municipal

La Ley orgánica de municipalidades ha establecido diversas fuentes de generación de las normas municipales. El art. 10 inc.1 otorga a los regidores la facultad de proponer proyectos de ordenanza y acuerdos municipales, lo que es consustancial a su facultad normativa. (Mállap Rivera, 2013, p.259).

Según la PCM (2016) constituye que, los regidores, el alcalde y los electores de la jurisdicción tienen iniciativa legislativa, es decir, pueden proponer proyectos de ordenanzas.

Una vez ubicado el problema, la necesidad, la propuesta de desarrollo o la política pública municipal sobre la base de los cuales se quiere actuar, se inicia el proceso de formulación del proyecto de ordenanza.

En la elaboración del proyecto de ordenanza es conveniente la participación de personas del ámbito político, técnico y administrativo, de expertos, líderes de la comunidad.

Dentro de la municipalidad se trabajará en conjunto, siempre en caso de existir un equipo técnico que coordine con los demás. Por ello, es conveniente que el equipo técnico sea conformado por profesionales y técnicos de diversas áreas. Puede darse que muchas municipalidades no cuenten con equipo técnico adecuado.

Para el PCM (2016) tanto como su elaboración como el debate de votación de la ordenanza municipal es por; composición de la ordenanza y discutiendo la ordenanza.

- Composición de la Ordenanza

En la primera parte del diseño de la estructura de la elaboración de una ordenanza, se puede circunscribir empezando por los antecedentes, es decir, las acciones realizadas en las anteriores aprobaciones, estas a su vez sirven de base en la elaboración en las ordenanzas ulteriores.

Después de ser aprobada la ordenanza se coloca el número, para ello debemos dejar un espacio para la numeración correlativa, seguido de la localidad donde se aprueba la normativa, luego de ello colocando la fecha correspondiente.

También se incluye la naturaleza de la esencia del punto de partida para la elaboración del modelo de ordenanza municipal: si es una propuesta del alcalde y/o uno o más de los concejales, en otros casos puede que se dé, como una iniciativa de parte la población, etc.

En la segunda parte se encuentran los fundamentos que originan la normativa o consideraciones que sustentan la motivación de la parte normativa de la ordenanza. Los siguientes elementos deben incluirse en esta sección:

1. **Base legal.** Se fundamenta en la Constitución Política del Estado, que nos remitimos además a la legislación nacional relativa al tema que trata la ordenanza teniendo en cuenta las limitaciones que se puedan generar y los alcances de la normatividad sobre la materia.
2. **Aspectos generales.** Exponen el sustento de los fines y objetivos de la ordenanza, también se justifica el tipo de gestión pública municipal que se quiere promover o fortalecer a través de la ordenanza que se propone.
3. **Definiciones básicas.** Se exponen las percepciones y las concepciones principales con la que se trabaja y de que trata el alcance de la ordenanza, para que todos los ciudadanos podamos entender qué es lo que la ordenanza expresa.

- Discutiendo la Ordenanza

En sesión de concejo es puesto en agenda para su debate y aprobación una vez elaborado el texto del proyecto de ordenanza por alguno de los miembros individuales o grupales. Previamente se distribuyen copias del texto a todos los concejales con una

anticipación de cuando menos dos días antes de la sesión de concejo para que la discusión y la votación no sean improvisadas e informales.

2.2.2.3 Proyecto de ordenanza por el alcalde municipal

La propuesta sobre la circulación de fluidez del transporte urbano, es negativa desde las campañas electorales al sillón municipal de las ciudades de Juliaca y San Miguel, una de las propuestas de los alcaldes, debería ser reglamentar los centros históricos con vías exclusivas para transporte urbano de vehículos mayores, menores y particulares, divididos en tres carriles divididos por distintivos de señalizaciones de tránsito con líneas en las vías, por ejemplo: Carril N°1 (uno) lado derecho (Vía exclusivo de vehículos mayores de transporte urbano); carril N° 2 (dos) lado medio (Vía exclusivo de vehículos particulares); Carril N° 3 (tres) lado izquierdo (Vía exclusivo de vehículos menores de transporte urbano, motos lineales y ciclistas particulares) lugares que deberían implementarse son: Av. Mariano Núñez, Av. San Martín, Jr. Lima, Calle San Román Jr. Huáscar, Jr. Sandia, Jr. Cuzco, Jr. Ayacucho, Jr. Calixto Arestegui, Jr. Unión, Jr. 7 de junio y Jr. Jorge Chávez. En las calles citadas, pueden generarse las siguientes circunstancias:

- **Existencia de espacio para (2) dos carriles:** En este caso, quedará fusionado los carriles N° 1 (uno) y N° 2 (dos) en una sola vía, denominado carril A (lado derecho) y el carril N° 3 (tres) vía sin fusionar, denominado carril B (lado izquierdo) respectivamente.
- **Existencia de aviso de adelantar por vehículos de emergencia:** En estos casos de aproximación de vehículos de emergencia de ambulancias y bomberos voluntarios, los conductores cederán el carril medio, en las vías implementadas de (3) tres carriles y en los espacios de (2) dos carriles, cederán el (lado izquierdo), denominado carril B.

Mállap Rivera (2013) señala: "Esta facultad le otorga la LOM al alcalde, al establecer en el inc. 5 del art. 20, que es atribución del alcalde proponer al Concejo municipal proyectos de ordenanzas y acuerdos" (p.259).

2.2.3 Políticas normativas

La normatividad es una parte de ordenar las comunas locales, con la simplificación y carácter elemental que necesariamente conlleva la implantación de las políticas normativas en el ámbito del transporte urbano, podemos decir que en esta área del derecho, abarca a varias ramas del derecho de forma jerárquica, entre ellos tenemos el derecho; constitucional, municipal, administrativo, comercial, internacional, financiero, económico, laboral y demás derechos que fusionan con el avance de la ciencia, tecnología, agregando a este desarrollo, los espacios vacíos que se encuentran en la problemática del ordenamiento del transporte urbano de vehículos mayores, lo podemos encontrar en otras disciplinas del derecho. Por estas razones es necesario acopiar las propuestas de iniciativas de participación ciudadana, por tanto estaría ahí las posibles soluciones de la normatividad jurídica del transporte, proponiendo sistemas de regulación de las conductas sociales más completos que ha desarrollado el ser humano, que está integrado por dos tipos de elementos, que son las normas jurídicas y los principios generales, que se van organizados internamente en grupos, subconjuntos y conjuntos normativos, de manera tal que unos van siendo subsumidos en otros, hasta llegar a completar todo el universo jurídico.

Las normas jurídicas, son producidas por los gobernantes, que para ser elegidos tales, no tienen por qué conocer de derecho, según las exigencias de la constitución política del estado. Una vez elegidos son comunicadas a través de sus asesores en leyes y deben ser obedecidas por todos. Al propio tiempo sin embargo, suele suceder que el concejo municipal se haga asesorar por entendidos en leyes, para generar ordenanzas municipales y también que estos especialistas a veces desconocen otras ramas del derecho, a consecuencia de esta falencia no hay propuesta de proyectos de ordenanza municipal.

2.2.3.1. Ordenanza municipal que reglamenta la participación ciudadana

La participación ciudadana como derecho fundamental

La constitución política del estado es una norma base para que se pueda fundamentar cualquier actividad funcional de las autoridades comunales, donde establece la estructura del estado y sus funciones; Además contiene normas que establecen los derechos fundamentales de la persona.

Se califica a la constitución como 'fuente de fuentes'. Es considerada como fuente del derecho, surgen de ella todos los derechos y obligaciones para los ciudadanos y los poderes públicos. El estado se auto limita en su relación con los ciudadanos y ello es garantía de su libertad (Calderón Sumarriva & Aguila Grados, 2005, p. 56).

Sobre el nivel jerárquico la Asociación Civil Transparencia (ACT, 2013) prescribe que, el mandato constitucional sobre los derechos de participar en las propuestas normativas como ciudadano, precisando que es mucho más específico en el nivel de los gobiernos locales. El artículo 31° luego de precisar que los ciudadanos tienen derecho a participar en los asuntos públicos, señala que "Es derecho y deber de los vecinos participar en el gobierno municipal de su jurisdicción". Se podría marcar como un desempeño de servicio, convirtiéndose en ética de ejemplo de los demás ciudadanos, que tienen visión estrecha de la participación ciudadana, pero no habla sólo de vigilar a las autoridades, sino de poder participar en el gobierno municipal como un miembro más, que implica poder formular propuestas de políticas, de ordenanzas o acuerdos municipales, que conlleva por supuesto la transparencia, rendición de cuentas y de vigilancia respectivamente.

Leyes que reconocen la participación ciudadana

Son normativas de transporte urbano, que facultan generar políticas locales de ser más transparentes participativas e eficaces en el ordenamiento, involucrando a la sociedad civil organizado.

Asimismo, la Ley Marco de Modernización de la Gestión del Estado, Ley N° 27658, “establece que la finalidad fundamental del proceso de modernización de la gestión del Estado es la obtención de mayores niveles de eficiencia del aparato estatal, de manera que se logre una mejor atención a la ciudadanía, priorizando y optimizando el uso de los recursos públicos, con el objetivo de que el Estado tenga, entre otras metas, canales efectivos de participación ciudadana”.

Esta Ley contempla un capítulo denominado “De las relaciones del Estado con el ciudadano”, que establece pautas para la apertura de las entidades administrativas a la participación de los ciudadanos. “Así, en el artículo 8° de la acotada Ley se proclama que el Estado debe promover y establecer los mecanismos para lograr una adecuada democracia participativa de los ciudadanos, a través de mecanismos directos e indirectos de participación” (Presidencia de Consejo de Ministros, PCM, 2013).

La reglamentación de la participación ciudadana debe efectivizarse en una ordenanza municipal, contemplando, con una mesa directiva sobre la consulta a los ciudadanos en ordenamiento del transporte urbano de vehículos mayores en las ciudades de Juliaca y San Miguel, las formas de usos de las vías para vehículos mayores, menores y particulares, por otro lado, las playas de estacionamiento en los diferentes centros comerciales, todo ello aprobado por la sociedad civil de la ciudadanía.

PCM (2013) establece que, es la iniciativa legislativa que está conformado en el fraccionamiento político, que se encuentra desarrollada por la Ley N° 26300, ley de los derechos de participación y control de ciudadanos como uno de los ámbitos en que ampara para el ejercicio del derecho a la participación ciudadana. Esta legislación en favor de los ciudadanos, que regula las atribuciones, no solo está dirigido a las diversas formas de participación ciudadana, por otro lado, podemos decir que son aplicables también a los gobiernos regionales y los gobiernos locales, que se dará concordante a los procedimientos en el estricto ejercicio de los derechos constitucionales.

2.2.3.2 Ordenanza municipal en recuperación de vías y espacios públicos

Recuperación de construcciones por obras nuevas por la municipalidad

La demolición y renovación de viviendas en el centro de la ciudad, deberían acogerse a lo establecido en el Decreto Supremo que aprueba el Reglamento de Licencias de Habitación Urbana y Licencias de Edificación (D.S. N° 029-2019) en el artículo 58.2 Modalidad B: Aprobación de proyecto con evaluación por la municipalidad que le compete o con evaluación previa por los revisores urbanos, en el subsiguiente artículo 58.2.1, precisa que pueden acogerse a esta modalidad, en el numeral c) En las obras de ampliación o remodelación de una edificación existente, para fines de uso de vivienda, con modificación estructural en su construcción originario, aumento de área techada o cambios de usos distintos, así como las demoliciones parciales sujetas a esta modalidad.

Las vías públicas utilizadas por los establecimientos comerciales formales e informales, deben ser recuperadas por regulación de ordenanzas de restricción de las calles destinadas al tránsito vehicular y las veredas para el uso exclusivo de los peatones, estos son ocupados indebidamente por sus distintas formas de uso de las ciudades de Juliaca y San Miguel a saber; por ejemplo las instituciones financieras en sus frontis, son estacionados las unidades vehiculares, por la necesidad misma que requieren de las operaciones financieras que realizan sus trabajadores y clientes, que obstaculizan el tránsito. La ejecución de la construcción de edificación de estos establecimientos debería ser verificados por parte del personal de Fiscalización y Defensa Civil sus instalaciones de riesgo de espacios para estacionamiento de vehículos particulares, alineándose al modelo de edificación que está ubicado en Jr. Jáuregui sus instalaciones del banco de crédito del Perú.

Recuperación de espacios zonas públicas por la municipalidad

La recuperación de bienes de espacios públicos es deber de los gobernantes ediles, tal como lo establece el Artículo 20.- Sobre la inscripción de bienes inmuebles de las municipalidades tratada en el inciso 20.1 Las municipalidades dentro de sus facultades competenciales efectúan el saneamiento de los bienes de su propiedad y los de dominio

público bajo su administración, ajustados en el artículo 56 de la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, conforme a la Octava Disposición Complementaria de la citada ley. (Decreto Supremo que aprueba el Texto Único Ordenado de la Ley N° 29151, Ley General del Sistema Nacional de Bienes Estatales, 2019).

Conforme a esta facultad normativa la municipalidad puede recuperar bienes que no se está realizando el uso adecuado de los espacios públicos, es el caso del mercado comercial 24 de octubre, permanece cerrado sin supervisión de los concejales, estos establecimientos ocupan campo logrando generar congestionamiento vehicular en la ciudad. Ello se puede observar, en las calles más saturadas por el comercio son; Jr. Huáscar, Jr. Sucre, Mariano Melgar, Jr. Ramón Castilla y Jr. Gonzales Prada, los comerciantes acomodan sus mercancías sobre toda parte de las veredas que obstruyen el tránsito peatonal, por otro lado, es perjudicando el tránsito vehicular con embarque y desembarque de mercaderías por transportes pesados.

Se ha encontrado en los estudios del Centro de Transporte Sustentable de México (CTS, 2009), que el DOTS, Desarrollo Orientado al Transporte Sustentable, es un modelo que busca generar comunidades y regiones más competitivas, a partir de estrategias de movilidad, donde el espacio público juega un papel fundamental para crear comunidades menos dependientes al auto, más saludables y sustentables, ambientes locales seguros, activos, que consoliden la vida pública de los ciudadanos, con una conexión sólida al transporte público para satisfacer las necesidades regionales de movilidad de la población.

Las comunidades que proveen una amplia diversidad de viviendas, empleos, servicios, actividades recreacionales, culturales, espacios públicos de alta calidad peatonal, los ciclistas que integran las conexiones en el transporte público, contribuyen en reducir el número de viajes motorizados, el tiempo que se destina en ellos para la generación de ambientes públicos seguros de movilidad y encuentro de compra venta en los

establecimientos comerciales que elevan la calidad de vida de sus habitantes, entre otros beneficios (p.26).

Recuperación de calles ocupadas por la Policía Nacional del Perú

Los que deberían ordenar el tránsito en la ciudad, son las fuerzas del orden, sin embargo se observa, que son ellos los que ocupan las calles como estacionamiento de sus propios vehículos o son ocupados por algunos conductores, que han infringido una infracción de tránsito, esto ocasiona tráfico de tránsito de los vehículos, por lo tanto la autoridad edil debería reubicarlos a otros lugares más apropiados, todo ello se advierte con mayor claridad en la Av. Mártires 4 de noviembre (Salidad Puno), Jr. Ramón Castilla y en Jr. Cahuide, cerca al mercado Manco Cápac.

Tenemos a Hanco (2019), en un informe periodístico, del diario los andes que: Las mismas autoridades, como las estaciones policiales dentro del cercado de la ciudad, también atentan con el libre tránsito vehicular. Baste señalar, si no, el Departamento Policial de Tránsito (Depoltran) – Sección de Protección Vehicular (Seprove), ubicado en la calle Cahuide, donde se dejan vehículos varados sin ningún tipo de señalización, ocasionando más congestión a media cuadra del mercado Manco Cápac.

2.2.3.3. Decretos y resolución de alcaldía

a. Funciones de decretos de alcaldía

El art. 39 de la Ley Orgánica de Municipalidades, indica que el alcalde ejerce las funciones ejecutivas competenciales de gobierno mediante decretos de alcaldía que entran para dictaminar y que mediante las resoluciones de alcaldía que resuelve los asuntos administrativos a su investidura del cargo que ocupa; de donde se deriva la naturaleza de los decretos de la alcaldía, como normas organizativas más que normas sancionadoras. (Mállap, 2013)

Pueden ser objeto de los decretos de alcaldía:

- a) Las disposiciones reglamentarias que contiene las ordenanzas, es cuando estas requieran para su aplicación de disposiciones complementarias, pero sin tergiversar ni desnaturalizar el mandato que contiene en la ordenanza correspondiente.
- b) Para sancionar los trámites necesarios para la correcta y eficiente administración municipal, se refieren a la adopción de disposiciones de organización interna pero no a las que tengan efecto sobre los intereses, obligaciones o derechos de los administrados en una situación determinada, que necesariamente será el tema de un alcalde de resolución. (Mállap, 2013)
- c) Materias de carácter general y de interés para el barrio que no sean de la competencia del concejo municipal, es decir, que no sean propias del objeto de una ordenanza o convenio, de acuerdo con las atribuciones otorgadas al concejo. Por arte. 9 de la LOM y lo dispuesto en el art. 40 (en el caso de ordenanzas) y en el art. 41 (en el caso de acuerdos). (Mállap Rivera, 2013, pp.265-266).

b. Funciones de resolución de alcaldía

Mállap (2013), comenta en el inc. 6 del art. 20 de la Ley Orgánica de Municipalidades, dispone que es atribución del alcalde dictar decretos y resoluciones de alcaldía, con sujeción a las leyes y ordenanzas. Las decisiones de la alcaldía resuelven cuestiones específicas, contienen un acto administrativo en el sentido de que lo que se resuelve tiene como finalidad producir efectos legales sobre los intereses, obligaciones o derechos de los administrados dentro de una situación específica. Para su emisión y eficacia, deben cumplirse con los requisitos de validez y eficacia de los procedimientos administrativos, contenidos en la Ley N° 27444 - Ley del Procedimiento Administrativo General (p.266).

2.2.4. Transporte urbano

Según Dickman (2013). "Las ciudades modernas fueron erguidas gracias al automóvil, pero se consolidaron socialmente gracias al transporte, pues el transporte urbano no

limita su acción al desplazamiento de seres humanos o mercancías, sino que proyecta su influencia sobre la integridad de las actividades humanas". (p. 21).

El transporte es un conjunto de procesos que tienen como finalidad el desplazamiento y comunicación, tanto de personas como de mercancías. Para poder llevar a cabo dichos procesos se emplean diferentes medios de transporte (automóvil, camión, avión, etc.) que circulan por determinadas vías de comunicación (carreteras, vías férreas, etc.) El conjunto de vías constituye la red de transporte. (Zárate, 2003).

Transporte urbano, transporte interurbano

Esta clasificación es muy importante por las diferencias que implican los dos tipos de viajes. Mientras los viajes urbanos son cortos, muy frecuentes y recurrentes, los viajes interurbanos son largos, menos frecuentes y recurrentes.

Transporte público y transporte privado

Se denomina transporte público a aquel en el que los viajeros comparten el medio de transporte y que está disponible para el público en general, e incluye diversos medios como autobuses, trolebuses, tranvías, trenes, ferrocarriles suburbanos o ferris. En el transporte interregional también coexiste el transporte aéreo y el tren de alta velocidad.

2.2.5. Calidad de servicio en el transporte público urbano

Realizar un viaje en el sistema de transporte colectivo urbano conlleva una serie de acciones, como caminar desde el origen al sitio de embarque, esperar el arribo del vehículo, desplazamiento dentro del vehículo, desembarque y por último caminar desde la parada hasta su sitio de destino; todas estas acciones consumen energía y tiempo, por lo que se debe cumplir ciertos parámetros de seguridad y comodidad, las variables que deben ser utilizadas como base para evaluar los niveles de satisfacción son: (Embarq y Sibrt, 2013).

Accesibilidad. - Está asociada a la facilidad para llegar al sitio de embarque, salir del vehículo, desembarcar en la parada y llegar a su destino final. En áreas urbanas, el usuario debe disponer de servicio en distancias de hasta 300 metros de sus hogares o lugares de trabajo.

Seguridad. - Este parámetro comprende los accidentes con responsabilidad de los vehículos de transporte público y otros actos delincuenciales como robos, agresiones, etc., dentro de los terminales, paradas y vehículos de servicio, la seguridad en el transporte público debe estar enfocada en la frecuencia de incidentes con usuarios dentro de las instalaciones y vehículos.

2.2.6. Tránsito vehicular

2.2.6.1 Vías exclusivas para transporte urbano en vehículos mayores

La señalización de las vías o carriles del transporte urbano deben estar ubicados siempre al lado derecho de la vereda u acera, por rutinas continuas de subida y bajada, con el uso adecuado de embarque y desembarque de pasajeros en paraderos o estaciones fijos, estos costumbres deberían ser diseñados en relación a una política de planificación nacional, regional, local y participación vecinal de movilidad urbana y transporte urbano sostenible, fijados en el crecimiento poblacional, como también en el parque automotor de buces, corredores, metro o trenes más rápidos y ampliados de las ciudades de Juliaca y San Miguel.

Bull Simpfendorfer (2003) refiere que, “las vías exclusivas para buses se han aplicado en forma permanente en diversos países y por muchos años. Sin embargo, la modalidad de generar esta exclusividad sólo por períodos de tiempo parece ser una innovación reciente, y que ha sido experimentada en Santiago de Chile como parte del conjunto de proyectos implantados en 2001 para disminuir la congestión”.

Carriles solo para transporte urbano

Son vías exclusivas de uso únicamente para la circulación de autobuses, esta diferenciación de los determinados carriles, que normalmente están marcados por

demarcaciones. Su implementación se basa en caracterizar su bajo precio en zonas alejadas, pero su desempeño en zonas céntricas es dificultoso, salvo en el caso de contraflujo, esto dependerá de la voluntad de los automovilistas de cumplir con la medida de prohibir ciertos sitios, lo que los obliga a invertir en acciones de vigilancia constante, en otras ocasiones las sanciones están sostenidas por largos períodos de tiempo, sin poderlos cambiar. Hay momentos que la medida resulta invalidada por la violación sistemática de la restricción continua en los lugares céntricos, por ello se estima que, no siempre es posible generar disciplina de uso de estas pistas (Bull Simpfendorfer, 2003).

En estas medidas que sugiere el autor, es verídico y real, se aprecia un desorden en la circulación, invasión de carriles por otros conductores, vehículos estacionados, los mismos que dificultan la circulación rápida en denominadas horas punta, también es aprovechado mayormente por los conductores de vehículos menores moto taxis en ganar espacios.

Amin et al., (2013) refieren que los autobuses que operan en carriles específicos de circulación a nivel de superficie, son denominados los complementos modernos, que están diseñados en sistemas basados en modos de transporte público BTR. Esta forma de servicio, se considera un transporte público de alta calidad orientado a las medidas del usuario, que combina la rapidez, seguridad, comodidad, fiabilidad y la eficiencia de recursos. Esta última generación de autobús, contiene los mejores sistemas de paradas, carriles-bus, servicios que utilizan las nuevas tecnologías en un sistema integrado dotado de una fuerte equivalencia a los tiempos actuales (p.13).

Para reubicar y reordenar las rutas del transporte urbano de vehículos mayores, descansa en la espera larga de los transportistas de la organización de transportistas ORDET, estas decisiones que guardan las autoridades ediles en no conformar una comisión de elaboración del plan maestro de transporte urbano por expertos en transporte, con participación ciudadana, estos reclamos han cesado parcialmente por un sector de los

ciudadanos, que necesitan llegar a tiempo exacto, sin contratiempos de tráfico a sus centros de labores educativas, comerciales y laborales, en estos tiempos de cambios continuos de la modernidad, es uno de los instrumentos estratégicos de solución, a las múltiples críticas en el ordenamiento del transporte urbano de vehículos mayores.

Paraderos solo para transporte urbano

Los paraderos deberían ubicarse, sin obstaculizar el tránsito, por la misma afluencia de personas, es recomendable en los establecimientos comerciales, mercados y lugares adecuados para la subida y bajada de pasajeros, incluido las facilidades de embarque, para las personas con habilidades especiales.

La Sociedad Chilena de Ingeniería del Transporte SOCHITRAN (2013) especifica que, en efecto por mucho que se requieran carreteras para la circulación de vehículos, se requieren una serie de otras facilidades, entre las que cabe destacar: estacionamientos para vehículos privados, así como almacenes y puntos de regulación de frecuencia para vehículos de transporte público y puntos de encuentro entre pasajeros y vehículos de transporte público en estaciones y terminales (p.10).

La proyección mediática de la fluidez de tránsito precario que se encuentra actualmente el transporte urbano de vehículos mayores, no están adecuados para las ya denominadas ciudades metrópolis del ande peruano, que se encuentran en desarrollo económico, por el ejercicio del comercio y la migración de pobladores de otras ciudades, esas son las razones de una proyección de construcción de las infraestructuras de vías o carriles de tránsito vehicular y peatonal a una antelación a largo plazo de (20) veinte a (50) cincuenta años, donde la saturación del transporte no desaparecerá, entonces la labor de las comunas municipales es proyectar su labor a ese propósito de largo plazo concertado.

2.2.6.2 Vías exclusivas para transporte urbano en vehículos menores

Circulación de vehículos menores lado izquierdo de la vía o carril

El permiso de operación del transporte urbano de vehículos menores otorgado por la comuna municipal, es contradictorio al ordenamiento de tránsito, esta acción errada debería ser modificada e implementado las concesiones con recorridos de rutas por el centro de la ciudad por el lado izquierdo de la vía o carril, que está ubicado la vereda u acera para la subida y bajada de los pasajeros, con itinerario de inicio y final.

Cárdenas et al., (2009) dijeron que, se debe tener en cuenta que los moto taxis no tienen implementos de seguridad adecuados y que su estructura es muy débil, por lo cual no deberían circular por vías donde transitan camiones o buses o cualquier vehículo de mayor envergadura. Sin embargo, esto no se cumple y sus conductores no pasan exámenes médicos ni evaluaciones adecuadas. Incluso en muchos casos, los conductores son menores de edad. Es preciso mejorar las condiciones de trabajo y de seguridad de este medio de transporte, de manera que permitan a sus pasajeros tener una mayor seguridad durante su traslado (p.31).

Permiso de operación de vehículos menores por rutas

El permiso de operación de rutas de uso exclusivo por dónde deben circular los vehículos menores, es semejante al permiso que es otorgado al transporte urbano de vehículos mayores, esta inobservancia del municipio de concesionar solo paraderos, promueve el desorden de estacionamientos indebidos, que saturan el tránsito vehicular, se puede percibir un desinterés total en implantar políticas de ordenamiento adecuado en el ámbito de tránsito urbano de vehículos menores en el centro de la ciudad, se observa vehículos varados, cada transportista se adecua e intuye un carril, para poder avanzar lo más rápido posible, son difíciles de identificarlos, por el color de empresa y numeración correlativa por códigos, como los demás empresas de transporte urbano de pasajeros mayores, ahora en el cobro por el servicio prestado al usuario es aleatorio sin comprobantes de pago.

2.2.6.3 Vías exclusivas para vehículos particulares

Circulación de vehículos particulares lado medio de la vía o carril

Las vías exclusivas para vehículos particulares deberían transitar por el lado medio de la vía o carril, que están ubicados circulando paralelamente, en el lado derecho está ocupado por el transporte urbano de vehículos mayores y el lado izquierdo de la vía o carril, se encuentran circulando los transportistas de vehículos menores, ahora estos vehículos particulares necesitan playas de estacionamiento en los centros comerciales y mercados municipales, para no obstruir el tránsito con estacionamientos indebidos en el centro de la ciudad, estas reglamentaciones, no da lugar a estacionarse en las calles céntricas, al ser consideradas como zonas rígidas, estas restricciones municipales es una de las políticas de disminución de tránsito en las vías o carriles de vehículos particulares, que debería ser la prioridad de la autoridades ediles de las ciudades de Juliaca y San Miguel, en promover e implementar el uso del transporte urbano de vehículos mayores.

SOCHITRAN (2013) señala que, desde el punto de vista regulatorio pareciera que es muy simple determinar una propuesta normativa para permitir que se regule el número máximo de estacionamientos en zonas con alta congestión en espacios saturados por los transeúntes, pero sin embargo el poco impacto en el tránsito vehicular puede generar efectos relevantes al permitir nuevos desarrollos orientados al uso adecuado de los peatones. La estimación de la forma o mecanismos para el cálculo preferencial del número máximo de estacionamientos en los aparcamientos de subidas y bajadas que deben estar relacionados con las saturaciones viales que presenten en el sector donde se ubica el proyecto, al momento de solicitar la licencia de obra deben calcularse mediante fórmulas dadas en los planos normativos como se muestra la realidad, pero la cultura muestra en otros casos copias de otras realidades. Actualmente se realizan pavimentos que dependen del tipo de uso del suelo, sin ninguna variable que mida la dinámica de movilidad que puede presentar las ciudades en desarrollo dentro de algunos años más adelante (p.26).

Estacionamiento de vehículos particulares en centros comerciales

Los centros comerciales deberían remodelarse con estacionamientos para vehículos particulares en los niveles superiores, teniendo la cultura de ocupar los niveles de abajo para realizar el comercio, para facilitar a los ciudadanos en la adquisición de sus productos o servicios, del mismo modo reemplazar, el contorno de los mercados ocupado por los comerciantes ambulantes en estacionamientos particulares, esta forma de ordenamiento se ha efectivizado en el centro comercial N° 2, pero aun así es débil su aplicación de playas de estacionamiento de vehículos particulares, emprendido por la comuna local, fracasando en el centro comercial N° 4, de la plaza Túpac Amaru.

Amin et al., (2013) indica que: A nivel mundial, el suministro de espacios de circulación y de estacionamiento de vehículos varía considerablemente y en parte refleja las diferentes estrategias adoptadas por las ciudades en torno a los desplazamientos en vehículo privado a motor. En muchos países en desarrollo ha sido el de aumentar el espacio vacío para el transporte motorizado como un objetivo clave de las inversiones en transporte urbano. Sin embargo, estas nuevas infraestructuras tienden a generar un mayor volumen de tráfico en las ciudades, al no tomar en cuenta otras modalidades. Es necesario alejarse de la simple previsión del crecimiento de la motorización con el fin de proporcionar la infraestructura adicional y avanzar hacia la gestión de la demanda en el marco de una estrategia global para la sostenibilidad (p.12).

Plan pico y placa para vehículos particulares

Una estrategia para descongestionar el tránsito vehicular en los días de mayor afluencia en las calles céntricas de la ciudad de Juliaca, permitiendo así, el uso de la vía o carril derecho para el transporte público, por otro lado el carril central de la vía, será reducido la saturación de tránsito en los vehículos particulares por el número de placa par o impar en un horario establecido de 7:00am a 7:00pm, instituyendo finalmente, la fluidez de tránsito en el lado del carril izquierdo destinado para los vehículos menores.

Rangel (2012) refleja que la implementación de un plan piloto de restricción de circulación de vehículos dentro del casco central de la ciudad, aplicado por etapas de acuerdo con un horario establecido de 6:00 a.m. a 7:00 p.m., y de acuerdo al número de placa que identifica al vehículo, con excepción de vehículos oficiales y de transporte público. Es importante establecer el horario de aplicación, los lineamientos de la campaña publicitaria, los puntos de control, el plan de fiscalización, la logística, así como las posibles rutas alternas y el plan de control y monitoreo. Este plan podría lograr disminuir cerca del 15% de los vehículos que transiten en días laborables por el centro de la ciudad, por cuanto debe permitirse la circulación sin restricción a vehículos de transporte público, de transporte escolar, vehículos oficiales identificados y vehículos de empresas de servicio o de seguridad (p.112).

2.2.7 Tránsito peatonal

El tránsito peatonal es desplazarse cómodamente por la vía, pero esto es dificultoso cuando el peatón encuentra obstáculos por los malos diseños de paso peatonal, realizados por las autoridades ediles o no son supervisados por la autoridad competente en el ordenamiento, las veredas deben ser uso exclusivo de los peatones, a pesar de observar reacciones con operativos inopinados por los gobernantes de turno.

Welle et al., (2016), refiere que, un diseño urbano más seguro puede ayudar a reducir la velocidad de los vehículos motorizados y brindar a los peatones vías más seguras y fáciles de usar. Mientras más rápido circule un automóvil, le resultará más difícil a su conductor evitar atropellar a un peatón que se encuentre en su camino. Lo mismo ocurre cuando las cuadras son largas pues estas fomentan mayores velocidades vehiculares al poder desplazarse sin interrupciones; los automóviles pueden acelerar con mayor libertad y requieren más tiempo para detenerse. Las cuadras más cortas y calles más angostas permiten reducir la velocidad vehicular, generar condiciones que favorezcan el desplazarse a pie y reducir considerablemente las probabilidades de que ocurran muertes o lesiones de peatones.

2.2.7.1 Seguridad en el diseño vial peatonal

El diseño seguro de las vías peatonales de tránsito, es inferir del uso correcto del lado de la vía que les corresponden transitar los peatones, señalizando para tal objeto, los peligros inminentes de formas agradables, lejos de amenazas apremiantes de ser partícipes de un accidente de tránsito, causados por los conductores de vehículos motorizados y no motorizados, es el anhelo de la mayoría de los ciudadanos de las ciudades en desarrollo, para su objetividad de dicho propósito, es necesario cambiar las políticas normativas de las comunas municipales en priorizar e implementar cambios de rediseño de los reductores de velocidad, islas, refugios o cruces peatonales elevados y subterráneos, en la actualidad su ejecución de estas obras públicas es de manera mediática e empírica, los ejecuta cualquier ciudadano al tanteo, fuera de los parámetros técnicos de construcción y normas establecidas.

Pasos peatonales subterráneos

Los pasos peatonales elevados sin criterio, no son utilizados por los usuarios, por lo que es necesario buscar la comodidad, menos molesto para transitar para los peatones, esto significa que al contrario los vehículos deben circular por puentes aéreos, de ese modo son los vehículos que tienen impulso motorizado para tener facilidad en realizar uso adecuado de los puentes, en cambio los peatones usan la parte de abajo como paso peatonal, esto se debería diseñarse en el Jr. Moquegua, Jr. 1ro de Mayo, Jr. Palestina, dichas calles, han sido incorporado como pasaje peatonal.

Bartolomeos et al., (2013) señalan que, los pasos elevados son adecuados cuando la topografía permite una estructura sin rampas, por ejemplo, por encima de una autopista con un trazado por debajo del nivel del suelo. Los puentes peatonales con muchas escaleras no ofrecen facilidad de uso a las personas mayores o discapacitadas. Los pasos subterráneos se tienen que concebir de forma que transmitan una sensación de apertura y accesibilidad (pp. 80-81).

Reductores de velocidad

Los reductores de velocidad dependen de los diseños en su altura y longitud, en ciertas ocasiones del uso de reductores, son proyectadas con elevaciones de la calzada que permiten reducir la velocidad vehicular a una cifra determinada. A menudo se diseñan como parte de un círculo, trapezoide o curva sinusoidal. Pueden diseñarse para apuntar a una velocidad de tráfico específica y no se limitan a calles con poco tráfico. Lo ideal es que permitan a los conductores del transporte urbano masivo, que estén desacelerando y acelerando antes o después de cada reductor al desplazarse a una velocidad prevista de forma constante a lo largo de una vía, es una manera de evitar infringir en velocidades exagerados (Welle et al., 2016, p.31).

Estos diseños de reductores de velocidad, están diseñados de forma artesanal en la ciudad, ocasionando molestias a los conductores de vehículos motorizados y no motorizados, en las intersecciones de la Av. El Maestro, Av. Mártires 4 de noviembre, Jr. Apurímac, Jr. 7 de junio y Jr. Callao, estos reductores deben ser diseñados con parámetros de ingeniería.

La regulación de las vías peatonales, fortalece la fluidez del tránsito en el transporte urbano de vehículos mayores y mitiga la aglomeración del uso de los vehículos particulares, en la política de implementación de las autoridades ediles en la reducción del tiempo de recorrido, es una ventaja que favorece a ambos, al transportista en el ahorro de desgaste del combustible y al usuario llegar a tiempo al lugar del destino requerido.

Serrano, (2018) señala: La relación existente de la infraestructura del servicio de transporte público con las condiciones de caminabilidad establece que en las ciudades donde existe un mayor número de traslados en servicio público se genera un mayor número de viajes a pie, esta particularidad genera viajes en modos alternativos de transporte. Esta relación es bidireccional, es decir, si se diseña una infraestructura

peatonal que sirva al sistema de paradas y estaciones del transporte público, se podría garantizar que las personas lo usen (p.38).

El peatón circula de manera seguro en las ciudades desarrolladas en las vías y veredas diseñados para el uso exclusivo de los peatones, despejados de las obstrucciones de tránsito por vehículos particulares estacionados indebidamente, exhibición de productos al exterior de las calles, de avisos publicitarios situados en las partes que debería usar los peatones, presencia del comercio ambulatorio al frontis de las empresas privadas, públicas y cruces peatonales.

El cuidado de seguridad en las vías, que se desplazan los peatones, es una responsabilidad compartida por todos los pobladores de las ciudades, partiendo con el compromiso articulado, por la voluntad política de los gobernantes nacionales, regionales y locales, extendiéndose esta cadena de actividades de seguridad vial, hacia los órganos de línea de los municipios, que enlazan con los inspectores de tránsito, policías municipales y policías de tránsito. Esta tarea finalmente es protagonizada por los conductores, junto a los mismos peatones, que se encuentran, cara a cara ambos continuamente en las intersecciones de los cruces de las vías de tránsito de los vehículos y las vías de cruces peatonales.

Bartolomeos et al., (2013) señalan que: La reducción o eliminación de los riesgos a los que se han de enfrentar las personas que se desplazan a pie es un objetivo político importante y alcanzable. Tal y como ocurre con otros accidentes de esta índole, las colisiones con peatones no deberían aceptarse como hechos inevitables pues, en realidad, son predecibles y prevenibles. Existe una estrecha relación entre el medio donde se desplaza el peatón y la seguridad del mismo. El riesgo de accidente aumenta cuando una persona se desplaza a pie en un entorno que carece de infraestructuras peatonales y en donde se permite el uso de vehículos de alta velocidad. Cuanto mayor sea la proporción de vehículos de motor que interactúen con peatones, mayor será el riesgo de colisión entre unos y otros (p.5).

2.2.7.2. Educación vial del peatón

La capacitación en educación vial, es vital e importante en una de las maneras de protección a la vida de los peatones, para evitar accidentes de tránsito de colisiones al peatón por parte de los conductores de vehículos del transporte motorizado y no motorizado, frente a esta vulnerabilidad del peatón, sus consecuencias se presentan de diversas formas a saber; fracturas en el cuerpo, traumas cerebrales, mutilaciones del cuerpo de forma permanente, en otros casos peores es el fallecimiento, por este derecho constitucional a la integridad de la vida humana, la comuna municipal en atenta coordinación con el gobierno nacional y regional, debería priorizar la implementación de capacitaciones en seguridad vial, desde los centros educativos de nivel inicial, primaria y secundaria, complementando en forma integral en plan de programa de seguridad vial, para prevenir accidentes de tránsito, mediante; Obras de teatro, mimos, disfraces de animales conocidos, spot publicitarios, banners, revistas, redes sociales, programas de radio, televisión y otros medios de difusión.

Welle et al., (2018) señalaron que, las normas de comportamiento deberán abordarse mediante campañas publicitarias que traten problemas específicos de cultura vial. Se pueden desarrollar programas educativos en las escuelas para ayudar a los niños a convertirse en peatones, ciclistas y pasajeros de vehículos motorizados más seguros e informados. Estos programas también enseñan a los niños los conceptos más amplios de un sistema seguro en el cual las calles deben ofrecer un espacio para peatones y ciclistas, por estas razones en las vías, no solo es responsable los vehículos motorizados en las muertes causadas por siniestros de tránsito, en otros casos es la negligencia del peatón, que se pueden prevenir aceptando la implementación de educación vial por los gobiernos ediles. Las comunidades o gobiernos locales deben involucrar al público a través de experiencias educativas activas, como representaciones de teatro callejero, eventos de cierre de calles, cambios temporales en el diseño de las calles, uso de conos u otros materiales removibles en las vías, y medir pruebas de límite de velocidad (p.47).

a) Educación sobre seguridad vial

Winkelbauer & Road Safety Board (2010) sobre seguridad indican que, se suele impartir conocimientos en un entorno escolar la educación sobre seguridad vial desde la etapa de la niñez, todo ello ordenado en las mallas curriculares de estudio que establece el estado, en las distintas variedades de transporte en las unidades vehiculares, enfocados en el aprendizaje de los estudiantes de distintas edades, de este modo perfeccionando los comportamientos adecuados en el cumplimiento de las reglas de tránsito vehicular y peatonal, mitigando las obstrucciones del tráfico vehicular, que estos sucesos se encuentran de forma activa o pasiva en las circunstancias de la vida diaria. Es observado que en muchos países respaldan por lo que se denomina la educación permanente en todas las etapas del ciclo de vida de los individuos, desde los primeros pasos de los seres humanos hasta dejar de existir, que representa la muerte, estos hechos en la realidad se observa que, como fines de proteger la vida humana, en la mayoría de los programas de educativos, está establecido sobre seguridad vial, estrictamente dirigidos a los niños que asisten a las escuelas primarias, abarcando a los alumnos de educación secundaria, y finalmente a las personas de más edad avanzada, siendo ellos propensos a accidentes, por el mismo hecho de perder la audición, vista entre otros males, que a veces suelen estar menos implicadas en la educación por ser olvidados por el gobierno, en otros casos hasta de sus familiares, entonces es vital acogerlos también a ellos, dentro de los programas de seguridad vial (P.28).

b) Campañas de seguridad vial

Winkelbauer & Road (2010) señala que, las campañas son fundamentales como apoyo de otras medidas de reforzamiento en seguridad vial, también es bueno hacer conocer los cambios legislativos, las mismas son como novedades en su aplicación para los ciudadanos, por medio de las campañas de seguridad vial planificadas, como medida por sí sola no suelen tener un gran impacto sobre la seguridad vial, invitando de buenas formas de comportamiento. Pues es sabido que las campañas suelen estar orientadas generalmente a explicar algunos cambios normativos que requiere explicar de forma mancomunada con las demás áreas de los gobiernos ediles, por otro lado, está de

realizar el seguimiento e informar sobre algún problema de seguridad vial específico, dando realce la utilidad del porqué de ciertas medidas aplicadas con mayor celeridad en su cumplimiento. Es por demás recalcar que no todas las medidas intentan modificar las conductas bruscamente, en ocasiones requiere de creatividad, un claro ejemplo, podemos citar es, no conducir con excesos de velocidades, mediante eslóganes o muñecos para esa oportunidad, por otro lado, también es necesario incitar a que usen los cinturones de seguridad, llevar luces en la bicicleta, etc., entre otros, en virtud de recuerdo o refuerzo psicológico mental con los mensajes, cognitivos, afectivos y conductuales. Es importante que el mensaje sea breve, en lo más mínimo posible, siendo claros e inequívocos. Entonces en la utilización de medios publicitarios, es conveniente agotar toda forma de uso, por diferentes medios, por ejemplo, vallas publicitarias, radio y televisión, folletos, etc., y que se vuelva a repetir en varias oportunidades, hasta que llegue a la inconciencia de los ciudadanos (p.30).

2.2.7.3 Reglamentación vial del peatón

Normas generales de circulación de peatones por la vía pública

Por cultura los peatones deben circular en las vías señalizadas por un distintivo en las ciudades, que están destinadas en las rutas peatonales, fuera de las zonas destinadas al tránsito de los vehículos. En este sentido vale indicar que el peatón, como sujeto activo del sistema de circulación, debe respetar y acatar las señales de tránsito. Así, por ejemplo, cuando un peatón requiera cruzar una vía vehicular, debe tomar todas las precauciones necesarias y cerciorarse de que no corre peligro al hacerlo, con ese convivir sabio de la ciudadanía, las autoridades ediles, por ningún motivo deberían permitir que abunden los malos hábitos de las prácticas de vivezas imprudentes, que realizan algunos peatones, que se exponen en peligro inminente en los intentos de ganarle el paso a un vehículo en movimiento.

Varcárcel (2014) señala que, por norma los peatones deberán circular siempre por el centro de las aceras, ni muy pegados al borde de la calzada, para evitar ser atropellados por algún vehículo, ni muy pegados a las casas, por si hubiera entradas o salidas de

garajes. Si la calle por la que se camina no tuviera acera o existiese algún obstáculo y fuera totalmente imprescindible pasar por ese tramo, se circulará lo más pegado posible a la pared y a ser posible de cara al tráfico, de esta forma se podrá ver de frente a los vehículos que se aproximan (p.7).

Circulación de peatones por las vías urbanas

Para no ser atropellados por ningún vehículo que circule por la calzada, los peatones de las ciudades que estén en perfeccionamiento en el ordenamiento del transporte urbano, deben circular por las aceras, pero en algunas ocasiones es necesario cruzar al otro lado de la calle.

Cuando se pretende cruzar una calle lo primero que se debe tener en cuenta es el lugar por el que se va a realizar. Se debe elegir el sitio más seguro, y está claro que el lugar que más garantías ofrece es un paso regulado por marcas viales, semáforos o agentes del tráfico. Si no existe ningún paso se cruzará por el lugar en el que se tenga mejor visibilidad, es decir por las esquinas y procurando evitar cruzar entre vehículos aparcados (Varcárcel, 2014).

2.3. MARCO CONCEPTUAL

Acuerdo: "Consenso adoptado por mayoría calificada o mayoría simple, según lo estipulado en la Ley Orgánica de Municipalidades -Ley Nº 27972. En caso de empate durante un proceso de votación el alcalde tiene voto dirimente (decisivo), aparte de su voto, como miembro del concejo" (Soria del Castillo, 2011).

Administración municipal: "Sistema integrado por los funcionarios y servidores públicos, empleados y obreros, que prestan servicios para la municipalidad. Corresponde a cada municipalidad, organizar la administración de acuerdo con sus necesidades y presupuesto" (Soria del Castillo, 2011).

Congestión: Es denominado la fricción o la interferencia entre vehículos en el flujo del tráfico, esto es suscitado por causas principales que generan la congestión, denominadas horas saturadas. Hasta cierto nivel de tráfico en días de mayor circulación,

obstaculizando de esta manera entre toda clase de vehículos en la circulación a velocidades relativamente libre, la frecuencia de las intersecciones y otras restricciones determina los límites de velocidad (Bull Simpfendorfer, 2003).

El peatón: Es aquella persona que circula a pie por las vías públicas, en otros casos, es sin ser denominado conductor. Se consideran también a los peatones que empujan cualquier otro vehículo sin propulsor de motor en pequeñas dimensiones o las personas que circulan al paso de movilidad con una silla de ruedas motorizado o no motorizado (Varcárcel, 2014).

Espacio público: Se define a todo ese espacio comunitario de libre circulación frente a los lugares privados. Todos los medios de transporte deben tener un espacio que permita la circulación en la vía pública, permitiendo de ese modo los lugares de interés al acceso público, entre los habitantes y visitantes de una ciudad, interrelacionada en la convivencia dentro de la sociedad (Instituto Municipal de Planeación Saltillo, 2017).

Maltrato a los pasajeros: “Una queja muy común entre los pasajeros se debe al maltrato al que son sometidos siendo obligados a abordar el vehículo con sobrecupo o siendo sacados del bus antes de su destino final entre otros casos” (Rogat, 2009).

Ordenanzas municipales: Normas de carácter general de mayor jerarquía en la estructura normativa municipal, por medio de las cuales se aprueba la organización interna, regulación, administración y supervisión de los servicios públicos y las materias en las que la municipalidad tiene competencia normativa. Mediante ordenanzas se crean, modifican, suprimen o exoneran los arbitrios, tasas, licencias, derechos y contribuciones, dentro de los límites establecidos por ley (Soria del Castillo, 2011).

Vías arteriales: Por lo general tienen más carriles las vías arteriales para poder circular, que en las calles locales facultan infringen mayor velocidad vehicular las unidades vehiculares, mientras que en las residenciales están los semáforos en la mayoría de sus

intersecciones. Se consideran vías arteriales a aquellas vías amplias y estrechas con alto volumen de tránsito. En ellas a menudo hay muchos peatones y ciclistas, además las rutas de transporte público (Welle et al., 2016).

Vías expresas: Estas vías relacionan el sistema de vías interurbano y el sistema vial urbano, sirviendo o teniendo la funcionalidad para el tránsito de paso. Sirven para concentrar grandes flujos de transporte que van a gran velocidad y bajas condiciones de accesibilidad (Giler et al., 2019).

Capítulo III

METODOLOGÍA

CAPÍTULO III: METODOLOGÍA

3.1. MÉTODO

Empleado en el trabajo de investigación. Se expresa que, es descriptivo, porque describe e interpreta sistemáticamente las características de las variables de estudio. En el sentido de que trata de determinar el grado de causalidad entre las dos variables existentes. La investigación se enmarca en el tipo de investigación aplicada. Se señala que, es una investigación de tipo aplicativo, porque se busca dar solución a un problema de la sociedad, particularmente de la población de la ciudad de la provincia de San Román.

Además, porque describe la política municipal en el ordenamiento de transporte urbano de vehículos mayores en las municipalidades distritales de la provincia de San Román, en el estado actual en que se encuentra.

3.2. DISEÑO

Se utilizó para este trabajo de investigación, el diseño no experimental, por el hecho que no se genera ninguna situación, sino que se observan situaciones ya existentes, no provocadas intencionalmente en la investigación, en otras palabras no es posible manipularlas, tampoco se puede tener control directo de las variables (Hernández, Fernández, & Baptista, Metodología de la investigación, 2014).

Para analizar los datos, se aplicó el diseño correlación lineal simple, cuya notación funcional queda establecida así:

$$Y=f(X_1)$$

Dónde:

Y= Variable dependiente "Ordenamiento de Transporte"

f = Función

X₁= Variable independiente "Política municipal"

De manera más explícita, puntualizamos indicando que: “La frecuencia del ordenamiento de transporte urbano de vehículos mayores está en función a la política municipal, implementada por las municipalidades distritales de la provincia de San Román”.

3.3. TIPO

El presente trabajo de investigación corresponde al tipo aplicativo según su propósito porque permite aplicar la teoría existe en la práctica, y como su estrategia viene a ser descriptivo.

3.4. NIVEL

Corresponde al nivel de investigación explicativo de tipo inferencial, en razón de que tiene relación causal, donde establece las relaciones de las características del fenómeno en general, tal como se presenta con el transporte de vehículos mayores en las ciudades distritales de la provincia de San Román.

3.5. POBLACIÓN Y MUESTRA

3.5.1. Población

Para el trabajo de investigación se considerara a un total de 1,956 que está conformado básicamente por los conductores de las empresas societarias en vehículos mayores minibuses (07-Empresas), en combis (34-Empresas) como son: Sociedades anónimas (accionistas), sociedades comerciales de responsabilidad limitada (participaciones) y cooperativas (cooperan) representados por presidentes o gerentes ante las municipalidades distritales de la provincia de San Román, año 2019 que diariamente transitan haciendo servicio de transporte de pasajeros por las arterias de la ciudad.

3.5.2. Muestra

Para determinar la muestra representativa, se utilizó el muestreo probabilístico, en el que se consideró a un total de 83 miembros que forman parte de la población de estudio, dentro de los cuales se ha asignado a los conductores en minibuses o combis de las empresas societarias que son: Sociedades anónimas (accionistas) y sociedades

comerciales (participaciones), cooperativas (cooperan) representado por presidentes o gerentes, ante las municipalidades distritales de la provincia de San Román: Juliaca, Caracoto, Cabana, Cabanillas y San Miguel, de los que se obtendrá la información requerida para nuestro trabajo de investigación.

Para el mismo se considerará un 95% de confianza y un error relativo máximo de 5% y el método utilizado para el muestreo estratificado, para el cual utilizaremos la siguiente fórmula:

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

DONDE:

N= Tamaño de la población

Z= Nivel de confianza

n= Tamaño de la muestra

p= Proporción de la población con características de interés

q= Proporción de la población que no tiene características de interés.

E= Margen de error

APLICACIÓN DE LA FÓRMULA

N= 1,956

Z= 95%

En la distribución normal de Z la curva representa el 1.96.

p= 0.94

q= 0.06

E= 5%

REEMPLAZANDO VALORES

$$n = \frac{(1.96)^2(0.94)(0.06)(1,956)}{(0.05)^2(1,956-1) + (1.96)^2(0.94)(0.06)}$$

$$n = \frac{423.799165}{5.10416624}$$

n= 83.0300475

n= 83

3.6. TÉCNICAS E INSTRUMENTOS

Para darle sostenibilidad a nuestra investigación recurriremos a las fuentes primarias y secundarias, respecto a los instrumentos se realizó el uso de todo tipo de textos referidos a la temática, fichas de estudio, encuestas, entrevistas, etc. Las técnicas de observación y la estadística.

Capítulo IV

RESULTADOS E INTERPRETACIÓN

CAPÍTULO IV: RESULTADOS Y DISCUSIÓN

4.1 PRESENTACIÓN DE RESULTADOS

Planificado el estudio se desarrolló sistemáticamente aplicando las técnicas e instrumentos propuestos, luego del procesamiento de los datos se arribó a resultados coherentes y fehacientes.

Ilustrados los resultados en tablas y gráficos estadísticos, se interpretan y analizan detalladamente. Para tal fin, se establece la siguiente tabla con caracteres cualitativos y cuantitativos.

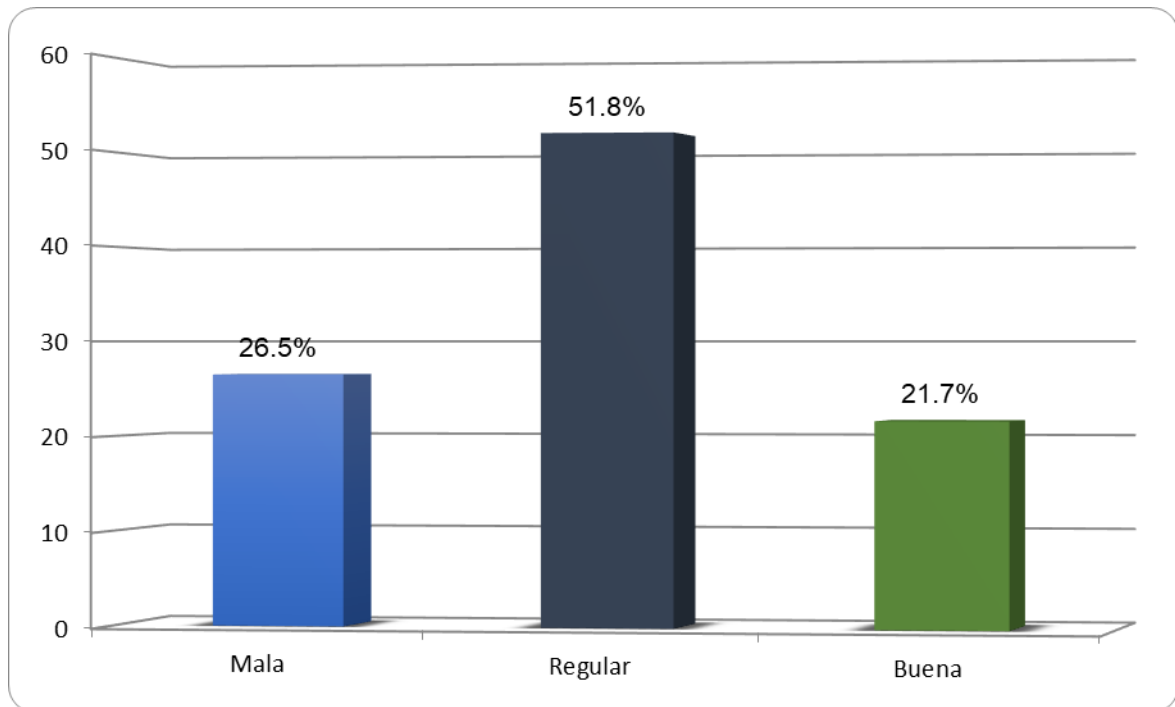
Tabla 1: Distribución de frecuencias para los transportistas de la jurisdicción municipalidad provincial San Román; según nivel de calificación en políticas municipales

Nivel	Frec.	%
Mala	22	26.5
Regular	43	51.8
Buena	18	21.7
Total	83	100.0

Fuente: Cuestionario Políticas Municipales

Elaboración propia

Gráfico 1: Distribución de barras para los transportistas de la jurisdicción municipalidad provincial San Román; según nivel de calificación en políticas municipales



Fuente: Tabla N° 1

Interpretación y análisis

En el tabla N° 1 y gráfico N° 1, se aprecia que, 83 transportistas de la jurisdicción del municipio provincial de San Román, se ilustra sobre la calificación de las políticas municipales. La mayoría de ellas tienen el nivel de calificación de **regular** y representan el 51,8%; y 26.5% se muestran en el nivel calificativo de **malos**, observando también este hecho, frente a lo que muestran en el nivel de aceptación como **bueno** con 21.7%

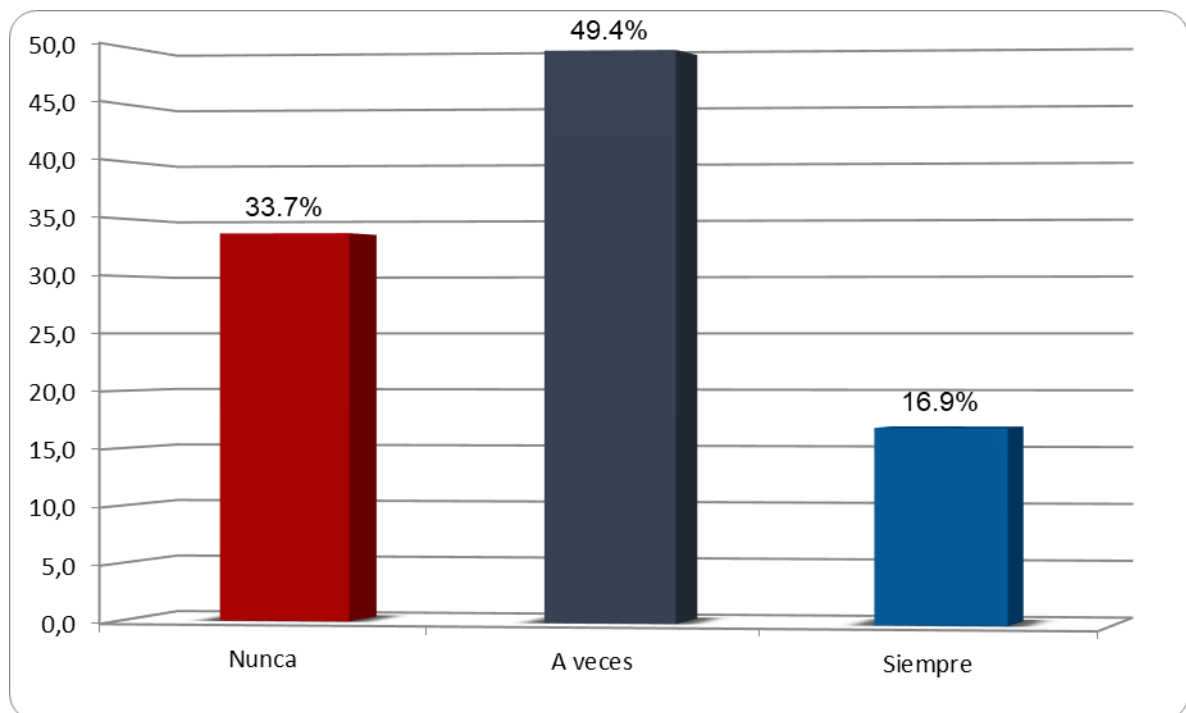
Tabla 2: Distribución de frecuencias para los transportistas de la jurisdicción municipalidad provincial San Román; según nivel de calificación Ordenamiento del Transporte Urbano

Nivel	Frec.	%
Nunca	28	33.7
A veces	41	49.4
Siempre	14	16.9
Total	83	100.0

Fuente: Cuestionario Ordenamiento del transporte urbano

Elaboración propia

Gráfico 2: Distribución de barras para los transportistas de la jurisdicción municipalidad provincial San Román; según nivel de calificación Ordenamiento del Transporte Urbano



Interpretación y análisis

En el tabla N° 2 y gráfico N° 2, se observa que, 83 transportistas de la competencia de la municipalidad, sobre la calificación del ordenamiento del transporte urbano: en su mayoría de los transportistas indican el nivel de ordenamiento de **A veces** y representan el 49.4%; y el 33.7% indican en el nivel calificativo de **nunca**, se observa también que algunos transportistas indican el calificativo de nivel **siempre** forman el 16.9%

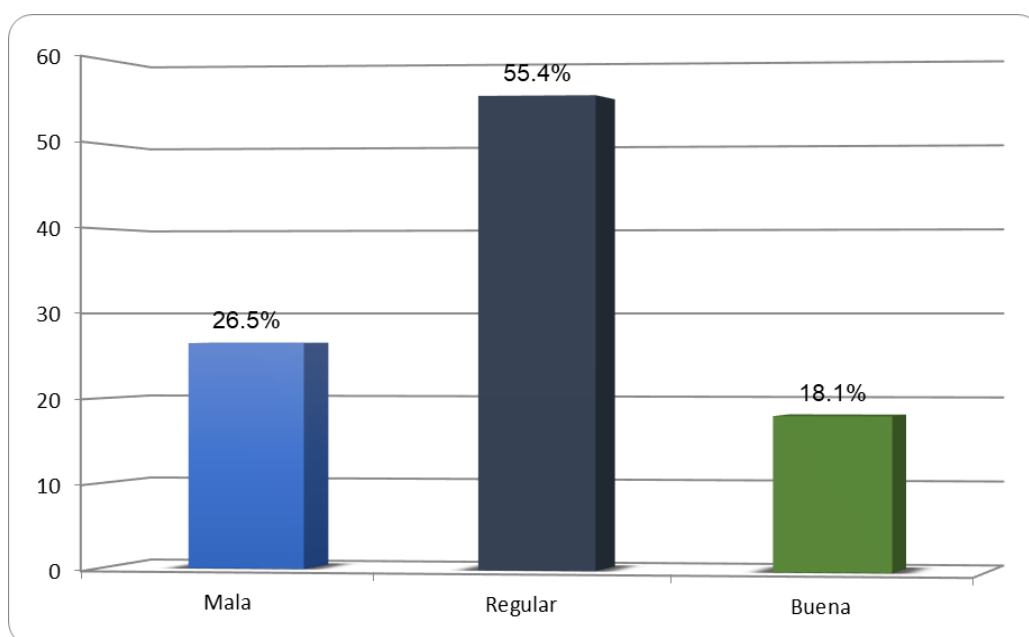
Tabla 3: Distribución de frecuencias para los transportistas de la municipalidad provincial San Román; según nivel de calificación en políticas públicas

Nivel	Frec.	%
Mala	22	26.5
Regular	46	55.4
Buena	15	18.1
Total	83	100.0

Fuente: Cuestionario Políticas Municipales

Elaboración propia

Gráfico 3: Distribución de barras para los transportistas de la potestad de la municipalidad provincial San Román; según nivel de calificación en políticas públicas



Interpretación y análisis

En la tabla N° 3 y Gráfico N° 3, comparando que, 83 transportistas de la jurisdicción del municipio provincial de San Román, sobre la calificación de las políticas públicas. La mayoría de ellas tienen el nivel de calificación de **regular** y representan el 55,4%; y 26.5% se muestran en el nivel calificativo de **malo**, se observa también, que algunos transportistas se expresan en el nivel de **bueno** con 18.1%

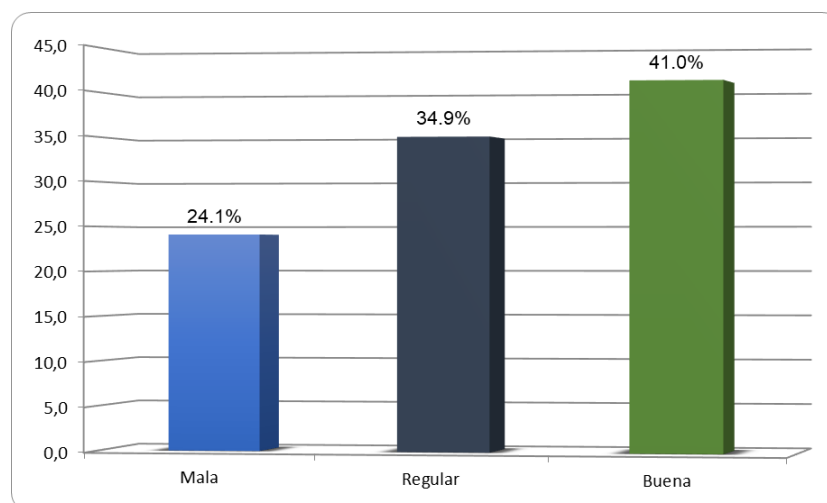
Tabla 4: Distribución de frecuencias para los transportistas de la jurisdicción municipalidad provincial San Román; según nivel de calificación en políticas de propuesta normativa

Nivel	Frec.	%
Mala	20	24.1
Regular	29	34.9
Buena	34	41.0
Total	83	100.0

Fuente: Cuestionario Políticas Municipales

Elaboración propia

Gráfico 4: Distribución de barras para los transportistas de la jurisdicción municipalidad provincial San Román; según nivel de calificación en políticas de propuesta normativa



Fuente: Tabla N° 4

Interpretación y análisis

En el tabla N° 4 y gráfico N° 4, se visualiza que, 83 transportistas de la jurisdicción de la municipalidad provincial de San Román, sobre la calificación de las políticas de propuesta normativa. En su mayoría tienen el nivel de calificación de **buena** y representan el 41.0%; y el 34.9% se muestran en el nivel calificativo de **regular**, se observa también que algunos transportistas se muestran en el nivel de **malo** con el 24.1%

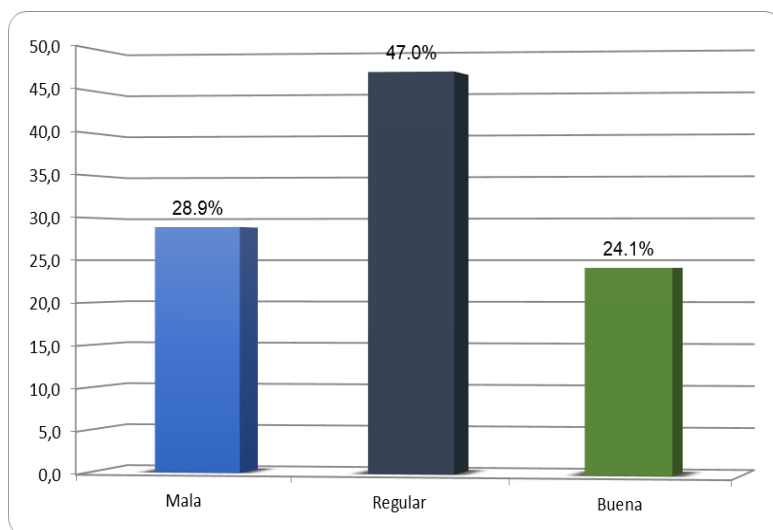
Tabla 5: Distribución de frecuencias para los transportistas de la jurisdicción municipalidad provincial San Román; según nivel de calificación en políticas normativas

Nivel	Frec.	%
Mala	24	28.9
Regular	39	47.0
Buena	20	24.1
Total	83	100.0

Fuente: Cuestionario Políticas Municipales

Elaboración propia

Gráfico 5: Distribución de barras para los transportistas de la jurisdicción municipalidad provincial San Román; según nivel de calificación en políticas normativas



Fuente: Tabla N° 5

Interpretación y análisis

En la tabla N° 5 y el Gráfico N° 5, se percibe que, 83 transportistas de la jurisdicción del municipio provincial de San Román, acerca de la calificación de las políticas normativas. La mayoría de ellas tienen el nivel de calificación de **regular** y representan el 47.0%; y 28,9% se muestran en el nivel calificativo de **malo**, se observa también que algunos transportistas se expresan en el nivel de **bueno** con 24,1%.

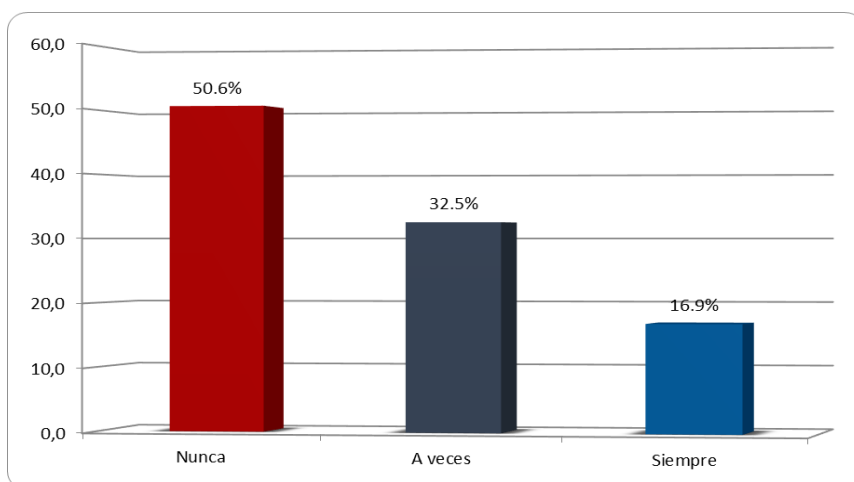
Tabla 6: Distribución de frecuencias para los transportistas de la jurisdicción municipalidad provincial San Román; según nivel de calificación del tránsito vehicular

Nivel	Frec.	%
Nunca	42	50.6
A veces	27	32.5
Siempre	14	16.9
Total	83	100.0

Fuente: Cuestionario Ordenamiento del transporte urbano

Elaboración propia

Gráfico 6: Distribución de barras para los transportistas de la jurisdicción municipalidad provincial San Román; según nivel de calificación del tránsito vehicular



Fuente: Tabla N° 6

Interpretación y análisis

En la tabla N° 6 y gráfico N° 6, se observa que, 83 transportistas de la jurisdicción de la municipalidad provincial de San Román, sobre la calificación del tránsito vehicular. En su mayoría de ellos indican de **nunca** y representan el 50.6%; y el 32.5% muestran en el nivel calificativo de a **veces**, también se observa que algunos transportistas califican el ordenamiento de **siempre** y forman el 16.9%

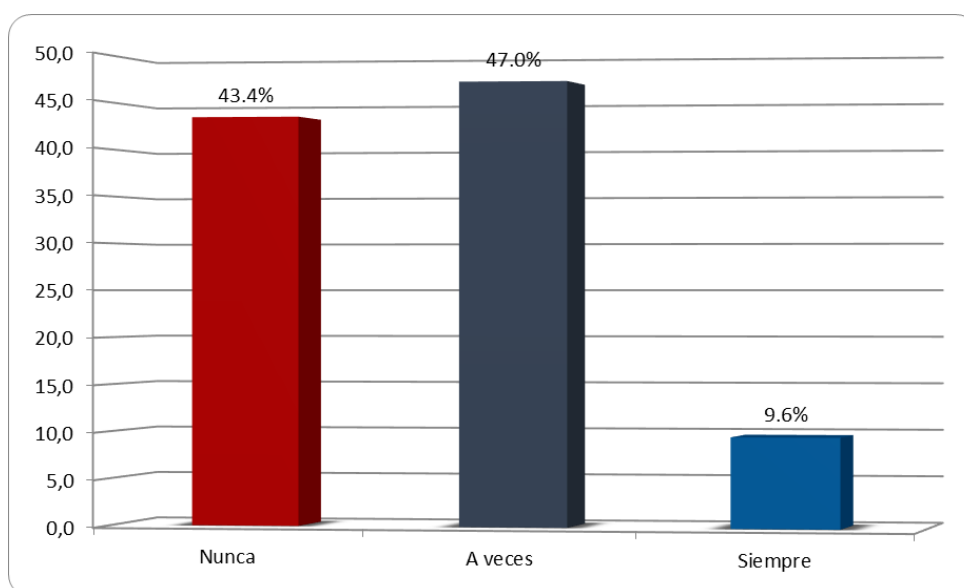
Tabla 7: Distribución de frecuencias para los transportistas de la jurisdicción municipalidad provincial San Román; según nivel de calificación del tránsito peatonal

Nivel	Frec.	%
Nunca	36	43.4
A veces	39	47.0
Siempre	8	9.6
Total	83	100.0

Fuente: Cuestionario Ordenamiento del transporte urbano

Elaboración propia

Gráfico 7: Distribución de barras para los transportistas de la jurisdicción municipalidad provincial San Román; según nivel de calificación del tránsito peatonal



Fuente: Tabla N° 7

Interpretación y análisis

En la tabla N° 7 y gráfico N° 7, se aprecia que, 83 transportistas de la jurisdicción de la municipalidad provincial de San Román, sobre la calificación del tránsito peatonal. En su mayoría de ellos indican de **a veces** y representan el 47.0%; y el 43.4% muestran en el nivel calificativo de **nunca**, también se observa que algunos transportistas califican el ordenamiento de **siempre** y forman el 9.6%

Tabla 8: Política municipal asociado al ordenamiento del transporte urbano en la

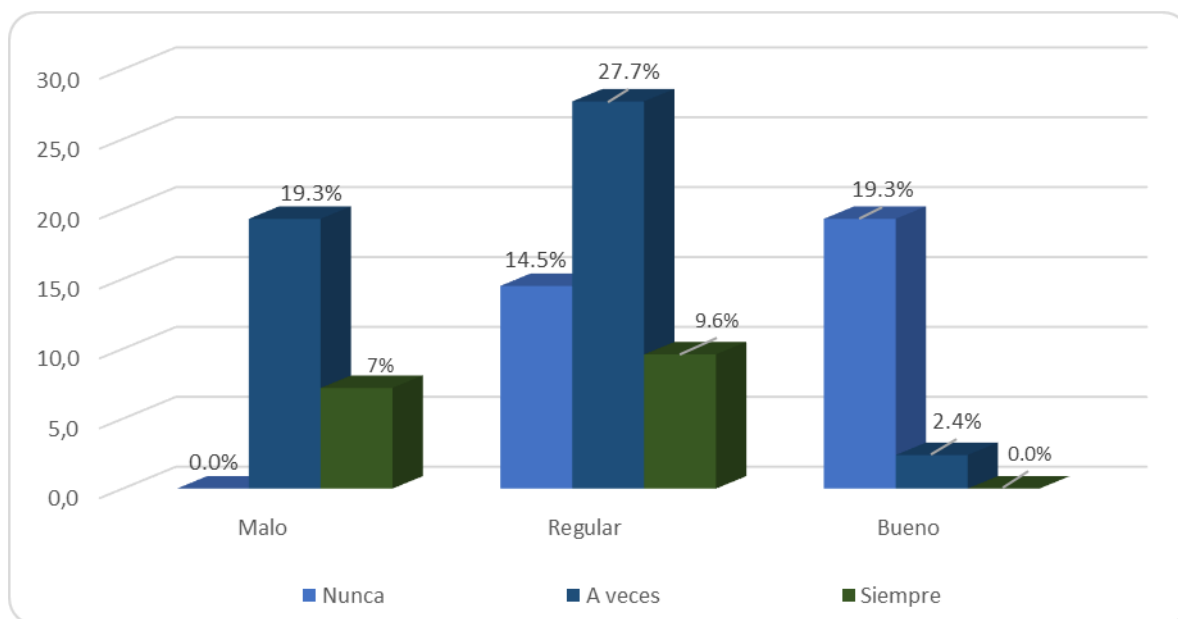
Ordenamiento del Transporte Urbano	Política Municipal							
	Mala		Regular		Bueno		Total	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Nunca	0	0.0	12	14.5	16	19.3	28	33.7
A veces	16	19.3	23	27.7	2	2.4	41	49.4
Siempre	6	7.2	8	9.6	0	0.0	14	16.9
Total	22	26.5	43	51.8	18	21.7	83	100.0

Municipalidad provincial de San Román

Fuente: Cuestionario Política Municipal y Ordenamiento de transporte vehicular

Elaboración propia

Gráfico 8: Política municipal asociado al ordenamiento del transporte urbano en la municipalidad provincial de San Román



Fuente: Tabla N° 8

Interpretación y análisis

En la tabla N° 8 y gráfico N° 8, se refleja que, el 51.8% de los transportistas de la jurisdicción de la municipalidad provincial de San Román, indican el nivel regular de las políticas municipales. El 26.5% de ellos figuran en el nivel de malo y los que presentan nivel bueno representan el 21.7%. Sobre el ordenamiento del transporte urbano, los transportistas manifiestan de a veces representan el 49.4%, el 33.7% de ellos indican el nivel de nunca, y los transportistas que forman el nivel de siempre figuran con el 16.9%.

Al asociar las políticas municipales con el ordenamiento del transporte urbano, se observa con predominio el 27.7% de ellos indican que se aplica regularmente las políticas y a la vez revelan de a veces se cumple el ordenamiento; así mismo el 19.3% presentan de bueno las políticas y presentan de nunca se aplica el ordenamiento, en cambio los que señalan las políticas son malas y a veces se aplica el ordenamiento forman el 19.3%.

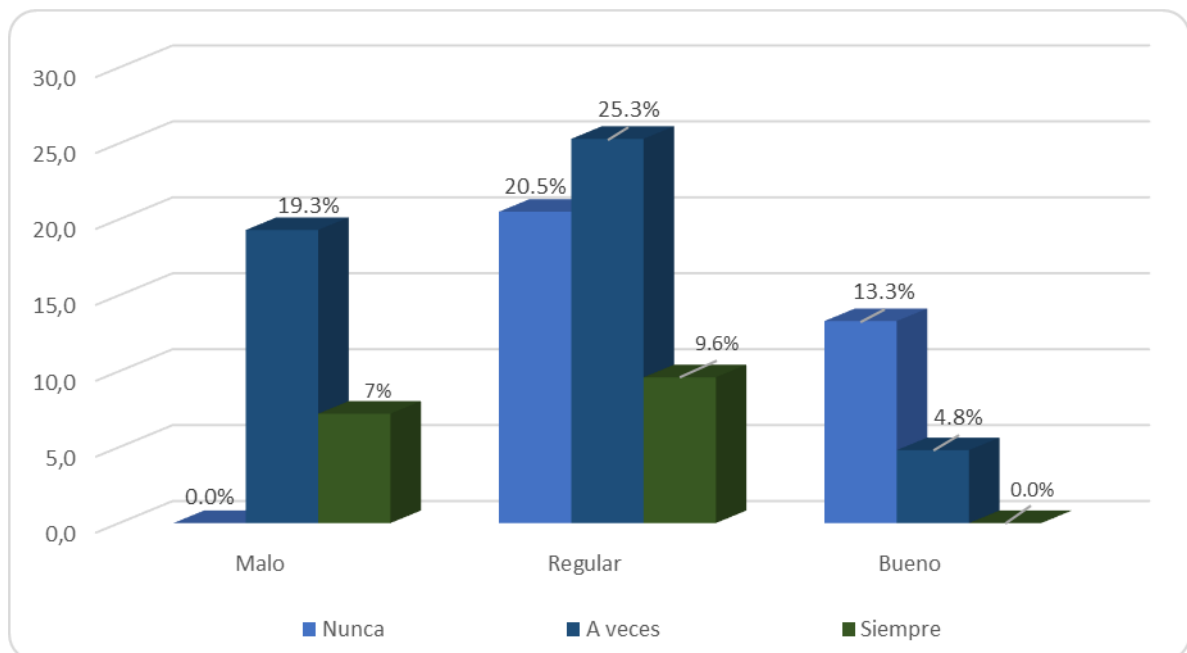
Tabla 9: Políticas públicas asociado al ordenamiento del transporte urbano en la municipalidad provincial de San Román

Ordenamiento del Transporte Urbano	Políticas Publicas							
	Mala		Regular		Bueno		Total	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Nunca	0	0.0	17	20.5	11	13.3	28	33.7
A veces	16	19.3	21	25.3	4	4.8	41	49.4
Siempre	6	7.2	8	9.6	0	0.0	14	16.9
Total	22	26.5	46	55.4	15	18.1	83	100.0

Fuente: Cuestionario Política Municipal y Ordenamiento de transporte vehicular

Elaboración propia

Gráfico 9: Políticas públicas asociado al ordenamiento del transporte urbano en la municipalidad provincial de San Román



Interpretación y análisis

Visualizando los resultados en la tabla N° 9 y grafico N° 9, se refleja que, el 55.4% de los transportistas de la jurisdicción de la municipalidad provincial de San Román indican el nivel regular de las políticas públicas, el 26.5% de ellos figuran en el nivel de malo y los que presentan nivel bueno representan el 18.1%. Sobre el ordenamiento del transporte urbano, los transportistas manifiestan de a veces representan el 49.4%, el 33.7% de ellos indican el nivel de nunca, y los transportistas que forman el nivel de siempre figuran con el 16.9%.

Al asociar las políticas públicas con el ordenamiento del transporte urbano, se observa con predominio el 25.3% de ellos indican que se aplica regularmente las políticas y a la vez revelan de a veces se cumple el ordenamiento; así mismo el 13.3% presentan de bueno las políticas y presentan de nunca se aplica el ordenamiento, en cambio los que señalan las políticas son malas y a veces se aplica el ordenamiento forman el 19.3%.

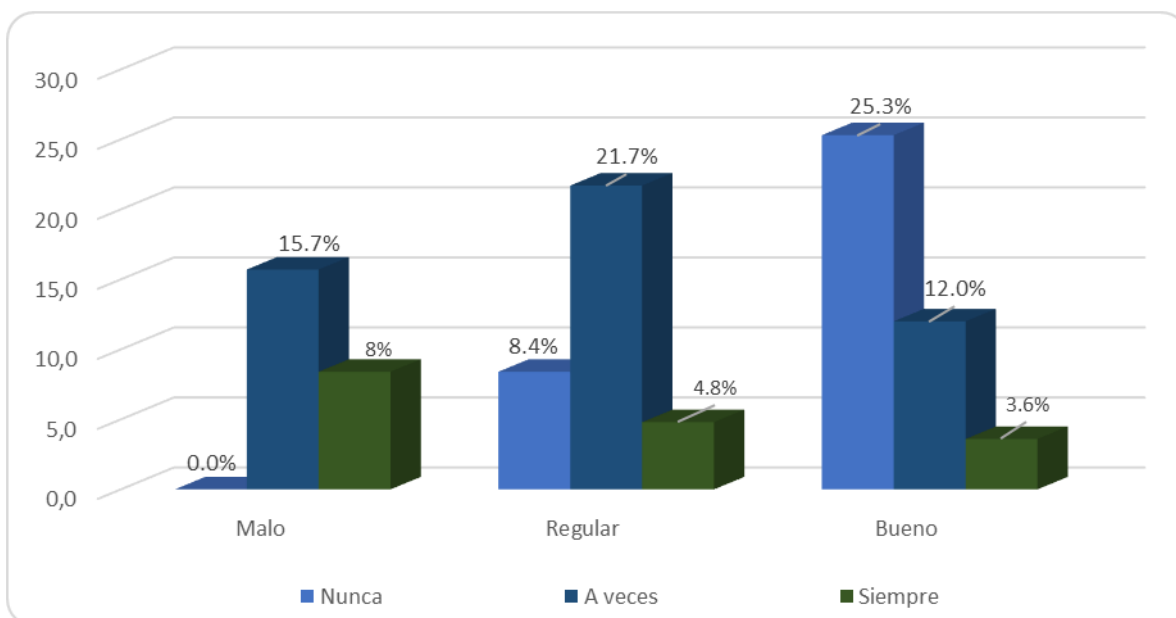
Tabla 10: Políticas de propuesta normativa asociado al ordenamiento del transporte urbano en la municipalidad provincial de San Román

Ordenamiento del Transporte Urbano	Políticas de propuesta normativa							
	Mala		Regular		Bueno		Total	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Nunca	0	0.0	7	8.4	21	25.3	28	33.7
A veces	13	15.7	18	21.7	10	12.0	41	49.4
Siempre	7	8.4	4	4.8	3	3.6	14	16.9
Total	20	24.1	29	34.9	34	41.0	83	100.0

Fuente: Cuestionario Política Municipal y Ordenamiento de transporte vehicular

Elaboración propia

Gráfico 10: Políticas de propuesta normativa asociado al ordenamiento del transporte urbano en la municipalidad provincial de San Román



Interpretación y análisis

Percibiendo los resultados en la tabla N° 10 y gráfico N° 10, se ilustra que, el 34.9% de los transportistas de la jurisdicción de la municipalidad provincial de San Román indican el nivel regular de las políticas de propuesta normativa, el 24.1% de ellos figuran en el nivel de malo y los que presentan nivel bueno representan el 41.0%. Sobre el ordenamiento del transporte urbano, los transportistas manifiestan de a veces representan el 49.4%, el 33.7% de ellos indican el nivel de nunca, y los transportistas que forman el nivel de siempre figuran con el 16.9%.

Al asociar las políticas de propuesta normativa con el ordenamiento del transporte urbano, se observa con predominio el 25.3% de ellos indican que es buena las políticas y a la vez revelan de nunca se cumple el ordenamiento; así mismo el 21.7% presentan de regular las políticas y presentan de a veces se aplica el ordenamiento, en cambio los que señalan las políticas son malas y a veces se aplica el ordenamiento forman el 15.7%.

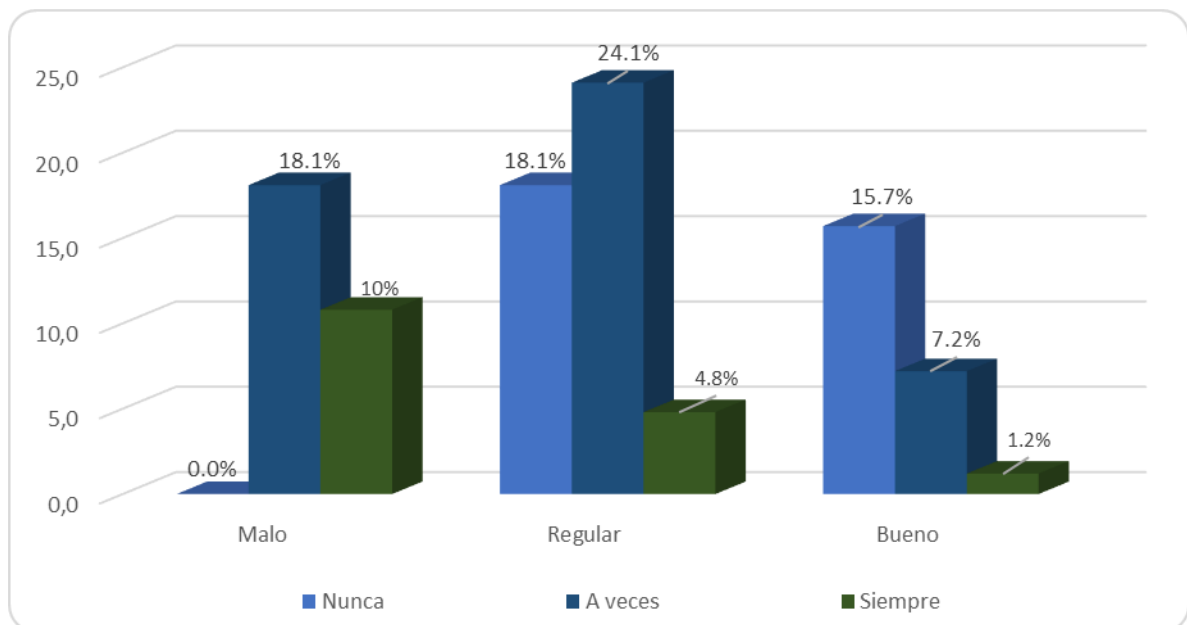
Tabla 11: Políticas normativas asociado al ordenamiento del transporte urbano en la municipalidad provincial de San Román

Ordenamiento del Transporte Urbano	Políticas normativas							
	Mala		Regular		Bueno		Total	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Nunca	0	0.0	15	18.1	13	15.7	28	33.7
A veces	15	18.1	20	24.1	6	7.2	41	49.4
Siempre	9	10.8	4	4.8	1	1.2	14	16.9
Total	24	28.9	39	47	20	24.1	83	100.0

Fuente: Cuestionario Política Municipal y Ordenamiento de transporte vehicular

Elaboración propia

Gráfico 11: Políticas normativas asociado al ordenamiento del transporte urbano en la municipalidad provincial de San Román



Fuente: Tabla N° 11

Interpretación y análisis

En la tabla N° 11 y grafico N° 11, reflejan que, el 47.0% de los transportistas de la jurisdicción de la municipalidad provincial de San Román indican el nivel regular de las políticas normativas. El 28.9% de ellos figuran en el nivel de malo y los que presentan nivel bueno representan el 24.1%. Sobre el ordenamiento del transporte urbano, los transportistas manifiestan de a veces representan el 49.4%, el 33.7% de ellos indican el nivel de nunca, y los transportistas que forman el nivel de siempre figuran con el 16.9%.

Al asociar las políticas normativas con el ordenamiento del transporte urbano, se observa con predominio el 24.1% de ellos indican que se aplica regularmente las políticas y a la vez revelan de a veces se cumple el ordenamiento; así mismo el 15.7% presentan de bueno las políticas y presentan de nunca se aplica el ordenamiento, en cambio los que señalan las políticas son malas y a veces se aplica el ordenamiento forman el 18.1%.

4.2. PRUEBA DE HIPÓTESIS

Prueba de hipótesis general

1. Hipótesis

Hipótesis nula (Ho): La política municipal no influye significativamente en el ordenamiento del transporte urbano de vehículos de la municipalidad provincial de San Román - 2019.

Hipótesis alterna (Ha): La política municipal influye significativamente en el ordenamiento del transporte urbano de vehículos de la municipalidad provincial de San Román - 2019.

2. Nivel de significancia

$$\alpha = 0.05$$

3. Estadístico de prueba

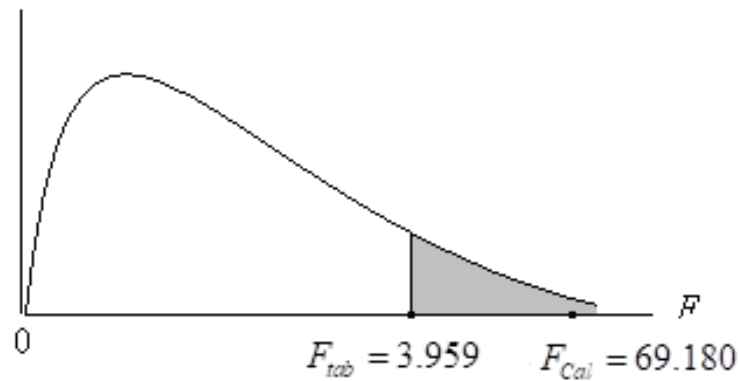
$$F = \frac{CMR}{CME}$$

Que se distribuye según con 1 grado de independencia en el numerador y

n-2 grados de libertad en el denominador

4. Región Crítica

Para $\alpha = 0.05$, en la tabla F se encuentra el valor crítico de la prueba: $F_{0.95,1,81} = 3.959$



5. Cálculos

Tabla 12: Análisis de Varianza para los datos de la política municipal en el ordenamiento del transporte urbano de vehículos de la municipalidad provincial de San Román - 2019.

ANOVA ^a						
Modelo		Suma de cuadrados	gl	Media cuadrática	F	Sig.
1	Regresión	600,485	1	600,485	69,180	,000 ^b
	Residuo	703,082	81	8,680		
	Total	1303,566	82			

a. Variable dependiente: Ordenamiento Transporte Urbano

b. Predictores: (Constante), Política Municipal

La anova nos muestra un Sig. De 0.000, indica este resultado para nuestra investigación como el modelo de regresión lineal simple elegida para transportistas urbanos en la jurisdicción de la provincia de San Román, es válido con un nivel de significancia del 5%. Margen de error y 95% de fiabilidad.

Coeficientes^a

Modelo	Coeficientes no estandarizados		Coeficientes estandarizados		t	Sig.
	B	Desv. Error	Beta			
1 (Constante)	29,034	1,828			15,886	,000
Política Municipal	-,574	,069	-,679		-8,317	,000

a. Variable dependiente: Ordenamiento del transporte Urbano

Donde:

La variable dependiente es: Ordenamiento del Transporte Urbano

La variable independiente es: Política Municipal

Los resultados obtenidos son:

$$\beta_0 = \text{Constante} = 29.034$$

$$\beta_1 = \text{Politica_Municipal} = -0.574$$

Por lo tanto el modelo de regresión lineal simple es el siguiente:

Respecto a la prueba t de Student se ha obtenido los siguientes resultados:

Constante = 15.886

Política municipal= -0.574

Habiendo tenido la obtención del resultado mediante la prueba t de Student nos revela que los coeficientes calculados para la constante y participación de transportistas son estadísticamente diferentes de cero, lo que significa que el modelo es utilizable para el grupo de transportista urbano de la jurisdicción de la municipalidad provincial de San Román en el año 2019.

El análisis de regresión lineal simple nos permite señalar que existe influencia lineal significativa al aceptar la prueba de Hipótesis alterna, referente en las políticas

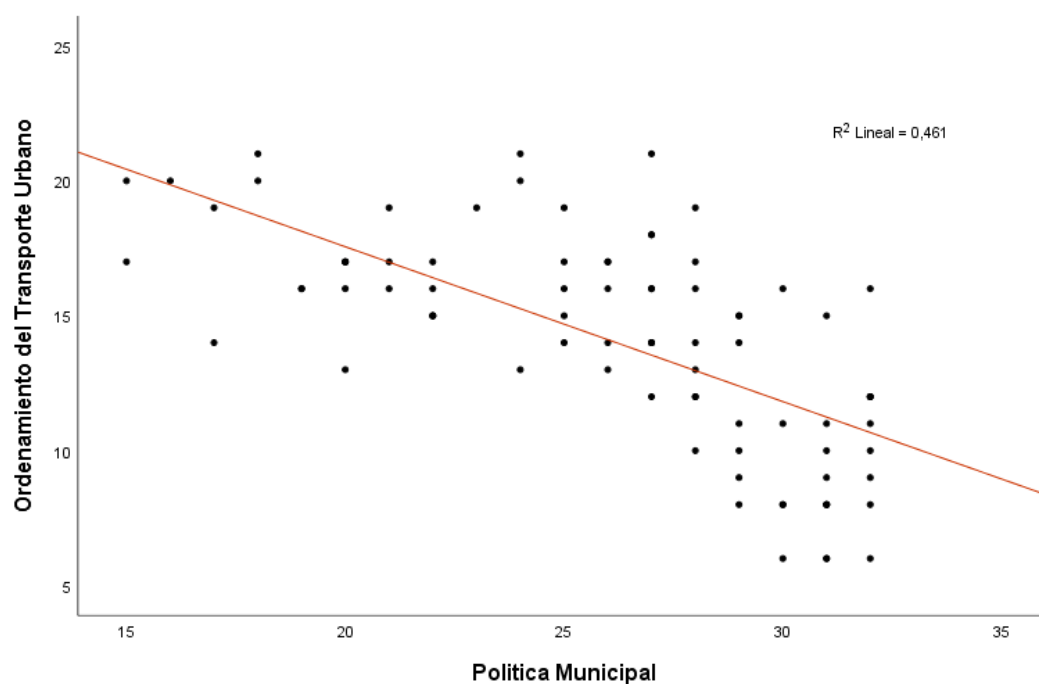
Influencia de la política municipal en el ordenamiento del transporte urbano de vehículos de la municipalidad provincial de San Román 2019

municipales(X_1), en el ordenamiento del transporte urbano(Y) en los transportistas de la jurisdicción de la municipalidad de provincial de San Román, de acuerdo al resultado obtenido encontramos un P valor de 0.000, lo cual determina que el coeficiente de regresión lineal simple es significativo al 0.05, esto significa que $P = 0.000$ entonces $P = 0.000 < 0.05$ por lo tanto se acepta la hipótesis alterna.

Resumen del modelo

Modelo	R	R cuadrado	R cuadrado ajustado	Error estándar de la estimación
1	,679 ^a	,461	,454	2,946

a. Predictores: (Constante), Política Municipal



Podemos mostrar que el índice de eficiencia del modelo aplicado resulta aceptable, partiendo del punto que se ha obtenido un R^2 (R cuadrado) de 0.461. Es así de ese modo la parte R^2 nos permite poder realizar un pronóstico de explicación entre las variables involucradas en nuestra investigación. Por eso deducimos, R^2 nos indica que la variable independiente (política municipal) explica el procedimiento de la variable dependiente (Ordenamiento del transporte urbano) en un 46.1%, para los transportistas urbanos de la jurisdicción de la municipalidad provincial de San Román en el año 2019.

6. **Decisión.** – En la medida de un nivel de significación del 5% cae en la región de rechazo, ello demuestra que debemos rechazar la Hipótesis Nula y logramos aceptar la hipótesis alterna. Por lo que concluimos que, la política municipal influye significativamente e inversamente lineal en el ordenamiento del transporte urbano de vehículos de la municipalidad provincial de San Román - 2019.

Prueba de hipótesis específica uno

1. Hipótesis

Hipótesis nula (H_0): Las políticas públicas no influye significativamente en el ordenamiento del transporte urbano de vehículos de la municipalidad provincial de San Román - 2019.

Hipótesis alterna (H_a): Las políticas públicas influye significativamente en el ordenamiento del transporte urbano de vehículos de la municipalidad provincial de San Román - 2019.

2. Nivel de significancia:

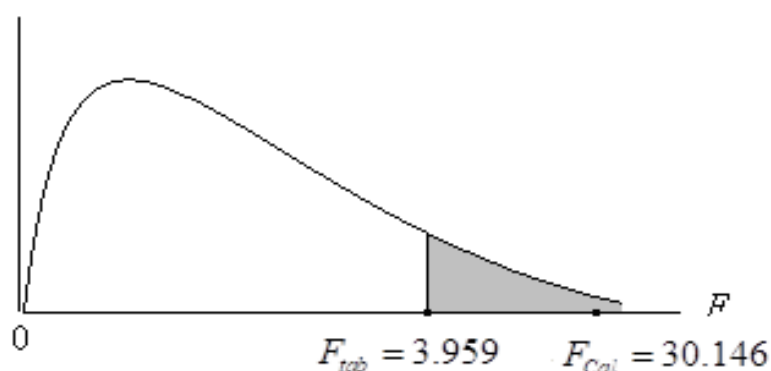
$$\alpha = 0.05$$

3. Estadístico de prueba

$F = \frac{CMR}{CME}$ Que se distribuye según con 1 grado de libertad en el numerador y n-2 grados de libertad en el denominador

4. Región crítica

Para $\alpha = 0.05$, en la tabla F se encuentra el valor crítico de la prueba: $F_{0.95,1,81} = 3.959$



5. Cálculos

Tabla 13: Análisis de Varianza para los datos de las políticas públicas en el ordenamiento del transporte urbano de vehículos de la municipalidad provincial de San Román – 2019

ANOVA^a

Modelo		Suma de cuadrados	gl	Media cuadrática	F	Sig.
1	Regresión	353,565	1	353,565	30,146	,000 ^b
	Residuo	950,002	81	11,728		
	Total	1303,566	82			

a. Variable dependiente: Ordenamiento del Transporte Urbano

b. Predictores: (Constante), Políticas publicas

El método estadístico denominado como la prueba de anova, que nos muestra una Sig. de 0.000, este resultado indica que para la hipótesis de investigación uno, el modelo de regresión lineal simple elegido para los transportistas urbanos de la jurisdicción de la provincia de San Román, es válido con un nivel de significancia al 5%. Teniendo un margen de error y un 95 % de acercamiento de confiabilidad.

Donde:

La variable dependiente es: Ordenamiento del transporte urbano

La variable independiente es: participación de transportistas

Los resultados obtenidos son:

$$\beta_0 = \text{Constante} = 23.076$$

$$\beta_1 = \text{Políticas Públicas} = -1.029$$

Por lo tanto, el modelo de regresión lineal simple es el siguiente:

$$\hat{Y} = 23.034 - 1.029X_1 + \varepsilon_i$$

Respecto a la prueba t de Student se ha obtenido los siguientes resultados:

Constante = 13.716

Políticas Públicas = -5.491

Teniendo la obtención del resultado mediante la prueba t de Student nos indica que los coeficientes que se han calculado para la constante y las políticas públicas son estadísticamente diferentes de cero, esta demostración significa que el modelo es utilizable para el grupo de transportista urbano de la jurisdicción de la municipalidad provincial de San Román en el año 2019.

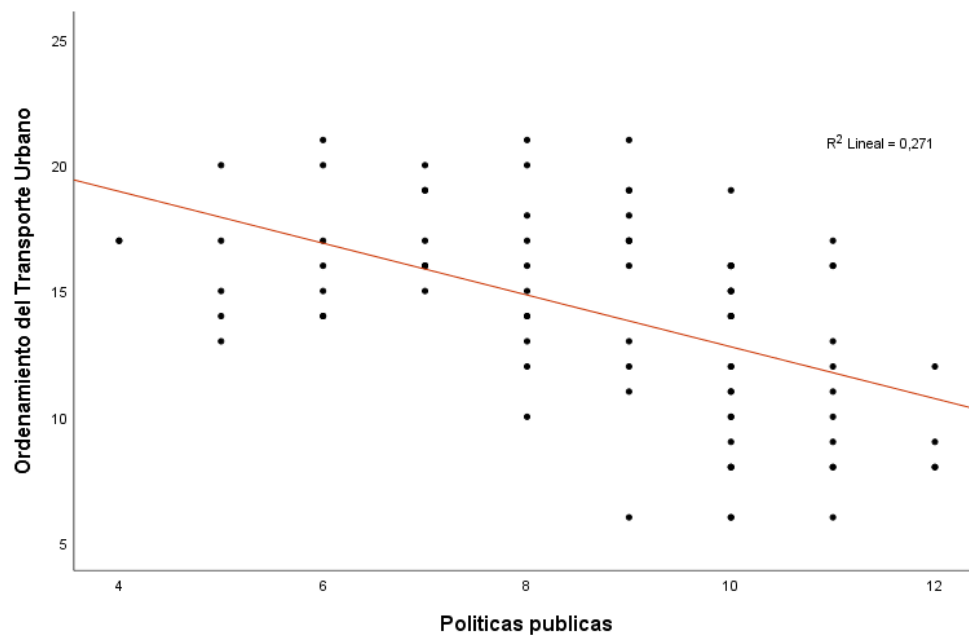
En cuanto a la Hipótesis alterna, el análisis de regresión lineal simple nos permite señalar que existe influencia lineal significativa de las políticas públicas (X_1), en el ordenamiento del transporte urbano (Y) en los transportistas de la jurisdicción de la municipalidad provincial de San Román, de acuerdo al resultado obtenido encontramos un P valor de 0.000, lo cual determina que el coeficiente de regresión lineal simple es significativo al 0.05, esto significa que $P = 0.000$ entonces $P = 0.000 < 0.05$ por lo tanto se acepta la hipótesis alterna.

Influencia de la política municipal en el ordenamiento del transporte urbano de vehículos de la municipalidad provincial de San Román 2019

Resumen del modelo

Modelo	R	R cuadrado	R cuadrado ajustado	Error estándar de la estimación
1	,521 ^a	,271	,262	3,425

a. Predictores: (Constante), Políticas Publicas



Podemos mostrar que el índice de eficiencia del modelo aplicado resulta aceptable, ubicando el punto que se ha obtenido un R^2 (R cuadrado) de 0.217. Obtenido este cuadrante R^2 analizamos si nos permite realizar una predicción que se puede generar la explicación de las variables involucradas en nuestra investigación. Por lo que deducimos de R^2 nos indica que la variable independiente (Las políticas públicas) explica el comportamiento de la variable dependiente (Ordenamiento del transporte urbano) en un 21.7%, para los transportistas urbanos de la jurisdicción de la municipalidad provincial de San Román en el año 2019.

6. **Decisión.** - Teniendo un nivel de significación del 5% $F_{Cal} = 30.146$ cae en la región de rechazo, debemos rechazar la Hipótesis Nula y aceptamos la hipótesis alterna y concluimos que las políticas públicas influyen significativamente e

inversamente lineal en el ordenamiento del transporte urbano de vehículos de la municipalidad provincial de San Román - 2019.

Prueba de hipótesis específica dos

1. Hipótesis

Hipótesis nula (Ho): Las políticas de propuesta normativa no influye significativamente en el ordenamiento del transporte urbano de vehículos de la municipalidad provincial de San Román - 2019.

Hipótesis alterna (Ha): Las políticas de propuesta normativa influye significativamente en el ordenamiento del transporte urbano de vehículos de la municipalidad provincial de San Román - 2019.

2. Nivel de significancia

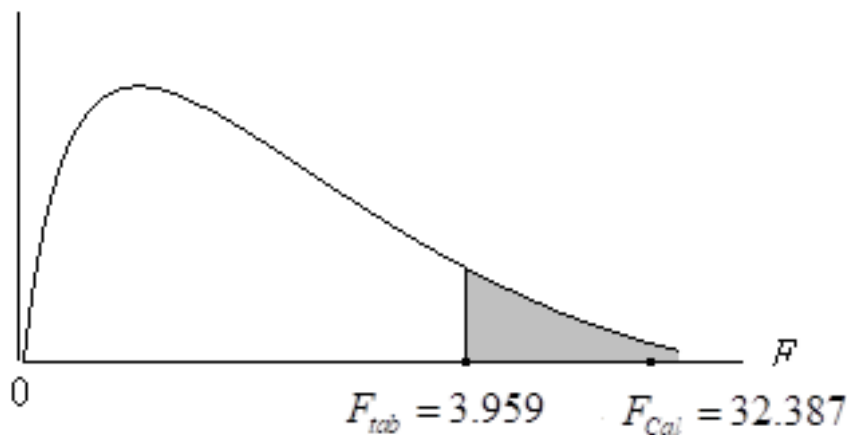
$$\alpha = 0.05$$

3. Estadístico de prueba

$F = \frac{CMR}{CME}$ Que se distribuye según con un grado de libertad en el numerador y/o n-2 grados de autonomía en el denominador

4. Región crítica

Para $\alpha = 0.05$, en la tabla F se halló el valor de la prueba: $F_{0.95,1,81} = 3.959$



5. Cálculos

Tabla 14: Análisis de varianza para los datos de las políticas de propuesta normativa en el ordenamiento del transporte urbano de vehículos de la municipalidad provincial de San Román - 2019

ANOVA^a

Modelo	Suma de cuadrados	gl	Media cuadrática	F	Sig.
1 Regresión	372,339	1	372,339	32,387	,000 ^b
Residuo	931,227	81	11,497		
Total	1303,566	82			

a. Variable dependiente: Ordenamiento del Transporte Urbano

b. Predictores: (Constante), Políticas de propuesta normativa

El método estadístico de prueba de anova nos muestra una Sig. de 0.002, resultado que indica que para la hipótesis de investigación dos, el modelo de regresión lineal simple elegido para los transportistas urbanos de la jurisdicción de la provincia de San Román, es válido con un nivel de significancia al 5%. Que manifiesta el margen de error y/o un 95 % de confiabilidad.

Coeficientes^a

Modelo	Coeficientes no estandarizados		Coeficientes estandarizados		t	Sig.
	B	Desv. Error	Beta			
1 (Constante)	24,387	1,850			13,180	,000
Políticas de propuesta normativa	-1,194	,210	-,534		-5,691	,000

a. Variable dependiente: Ordenamiento del Transporte Urbano

Donde:

Ordenamiento del Transporte Urbano se considera como la variable dependiente.

Políticas de propuesta normativa se considera como la variable independiente.

Los resultados logrados son:

$$\beta_0 = \text{Constante} = 24.387$$

$$\beta_1 = \text{Políticas de propuesta normativa} = -1.194$$

Por lo tanto, la ecuación de regresión lineal simple sería:

Influencia de la política municipal en el ordenamiento del transporte urbano de vehículos de la municipalidad provincial de San Román 2019

$$\hat{Y} = 24.387 - 1.194X_1 + \varepsilon_i$$

Respecto a la prueba t se logró los siguientes resultados:

Constante = 13.18.

Variable Independiente - Políticas de propuesta normativa = -5.691

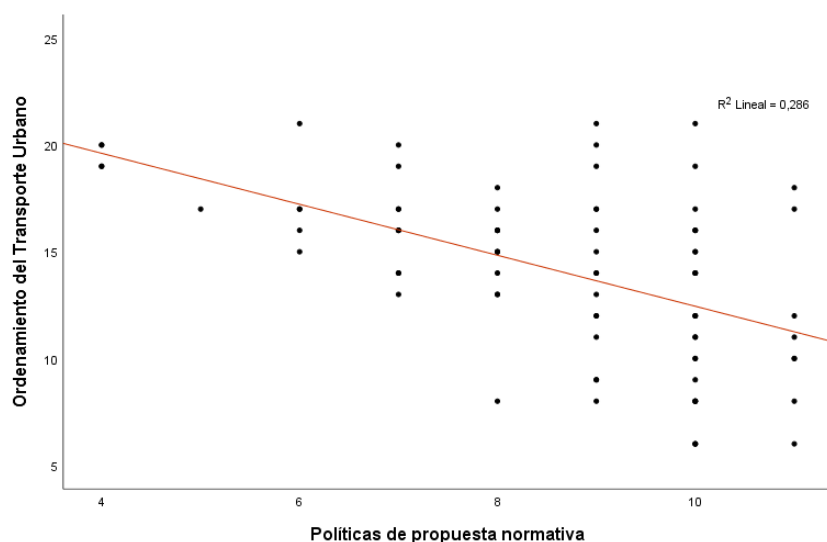
Logrando el resultado mediante la prueba t de Student que indica que los valores numéricos de coeficientes calculados para la constante y/o las políticas de propuesta normativa son estadísticamente diferentes de cero, esta determinación significa que el modelo es utilizable para el grupo de transportista urbano de la jurisdicción de la municipalidad provincial de San Román en el año 2019.

En cuanto a la Hipótesis alterna, el análisis de regresión lineal simple nos permite señalar que existe influencia lineal significativa de las políticas de propuesta normativa (X_1), en el ordenamiento del transporte urbano (Y) en los transportistas de la jurisdicción de la municipalidad provincial de San Román, de acuerdo al resultado obtenido, encontramos un valor de P de 0.000, lo que determina que el coeficiente de regresión lineal simple es significativo al 0.05, esto significa que $P = 0.000$ entonces $P = 0.000 < 0.05$ es por ello que se acepta la hipótesis alterna.

Resumen del modelo

Modelo	R	R cuadrado	R cuadrado ajustado	Error estándar de la estimación
1	,534 ^a	,286	,277	3,391

a. Predictores: (Constante), Políticas de propuesta normativa



Podemos mostrar que el indicador de eficiencia del modelo si este es aceptable, considerando el punto que se ha alcanzado en un R^2 (R cuadrado) de 0.286. De ese modo del resultante R^2 nos accede realizar una predicción en la explicación de las variables involucradas en nuestra investigación. Por ello deduciendo, R^2 nos enseña que la variable independiente (Políticas de propuesta normativa) manifiesta el procedimiento de la variable dependiente (Ordenamiento del transporte urbano) en un 28.6%, para los transportistas urbanos de la jurisdicción de la MPSR en el año 2019.

6. **Decisión.** - El valor significativo es del cinco por ciento $F_{Cal} = 32.387$ que se ubica en el área de rechazo, debiendo admitir la hipótesis alterna y/o luego se debe rechazar la Hipótesis Nula. finalmente concluimos que las políticas de propuesta normativa influyen significativamente e inversamente lineal en el ordenamiento del transporte urbano de vehículos de la municipalidad provincial de San Román - 2019.

Prueba de hipótesis específica tres

1. Hipótesis

Hipótesis nula (H_0): Las políticas normativas no influye significativamente en el ordenamiento del transporte urbano de vehículos de la municipalidad provincial de San Román - 2019.

Hipótesis alterna (H_a): Las políticas normativas influye significativamente en el ordenamiento del transporte urbano de vehículos de la municipalidad provincial de San Román - 2019.

2. Significancia

$$\alpha = 0.05$$

3. Estadística

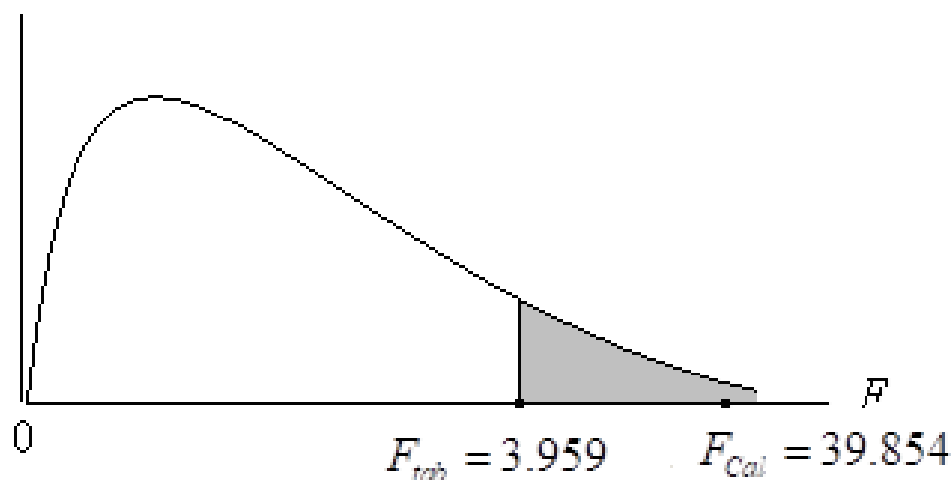
$$F = \frac{CMR}{CME}$$

Los valores se muestran con un nivel de libertad en su numerador (CMR)

y/o n-2 niveles de libertad en el denominador (CME).

4. Área crítica

Para $\alpha = 0.05$, en la tabla F se obtuvo un indicador crítico de: $F_{0.95,1,81} = 3.959$



5. Cálculos

Tabla 15: Análisis de varianza para los datos de las políticas normativas en el ordenamiento del transporte urbano de vehículos de la MPSR – 2019

ANOVA^a

Modelo		Suma de cuadrados	gl	Media cuadrática	F	Sig.
1	Regresión	429,880	1	429,880	39,854	,000 ^b
	Residuo	873,686	81	10,786		
	Total	1303,566	82			

a. Variable dependiente: Ordenamiento del Transporte Urbano

b. Predictores: (Constante), Políticas normativas

La anova nos muestra un Sig. De 0.00, como resultado que se halló para nuestra hipótesis de investigación tres, la ecuación de regresión lineal simple elegido para transportistas urbanos en la jurisdicción de la MPSR, es válido con un nivel de significancia al cinco por ciento. Margen de error y/o del noventa y cinco por ciento de fiabilidad.

Coeficientes^a

		Coeficientes no estandarizados		Coeficientes estandarizados	t	Sig.
Modelo		B	Desv. Error	Beta		
1	(Constante)	23,620	1,555		15,192	,000
	Políticas normativas	-1,099	,174	-,574	-6,313	,000

a. Variable dependiente: Ordenamiento del Transporte Urbano

Donde:

El Ordenamiento del Transporte Urbano vendría ser la variable dependiente.

Políticas normativas vendría ser la variable independiente.

Los resultados obtenidos son:

$$\beta_0 = \text{Constante} = 23.620$$

$$\beta_1 = \text{Políticas normativas} = -1.099$$

Por lo tanto, la ecuación de regresión lineal simple sería:

$$\hat{Y} = 23.620 - 1.099X_1 + \varepsilon_i$$

Con respecto a la prueba t de Student se ha logrado los siguientes resultados:

Constante = 15.192

Políticas normativas = -6.313

Habiéndose obtenido el resultado mediante la prueba t de Student, nos revela que los coeficientes calculados para la constante y las políticas normativas municipales son estadísticamente diferentes de cero, lo que significa que el modelo es utilizable para el grupo de transportista urbano de la jurisdicción de la municipalidad provincial de San Román en el año 2019.

Sobre la aceptación del resultado de Hipótesis alterna, el análisis de regresión lineal simple, nos permite marcar que existe influencia lineal significativa de las políticas normativas(X_1), en el ordenamiento del transporte urbano (Y) en los transportistas de la jurisdicción de la municipalidad de provincial de San Román, de acuerdo a la obtención del resultado encontramos un P valor de 0.000, esta estimación determina que el

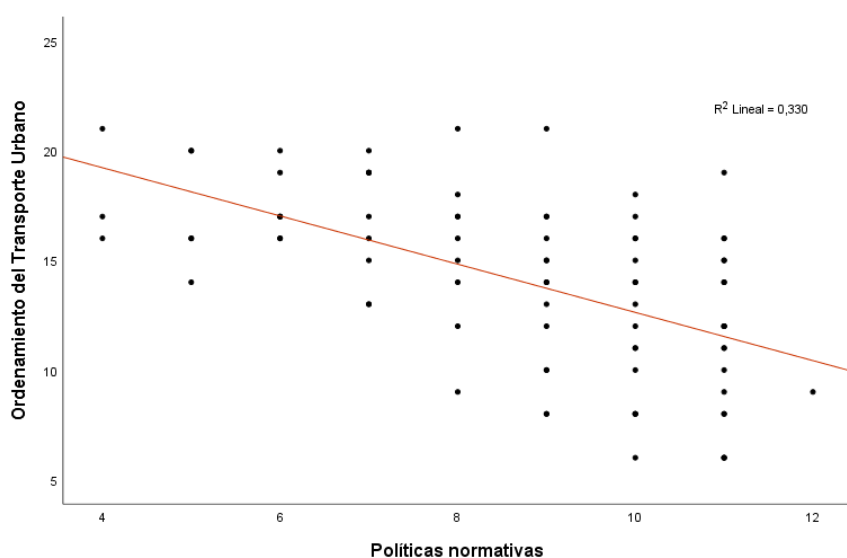
Influencia de la política municipal en el ordenamiento del transporte urbano de vehículos de la municipalidad provincial de San Román 2019

coeficiente de regresión lineal simple es significativo al 0.05, de esta forma se simboliza que $P = 0.000$ entonces $P = 0.000 < 0.05$, en ese sentido, se acepta el resultado de la hipótesis alterna.

Resumen del modelo

Modelo	R	R cuadrado	R cuadrado ajustado	Error estándar de la estimación
1	,574 ^a	,330	,321	3,284

a. Predictores: (Constante), Políticas normativas



El indicador de eficiencia es considerable como resultado en este tipo de investigación, se considera un valor obtenido de 0.33 para el R² (R-cuadrado). También es similar al R² que permite realizar una explicación y/o un pronóstico de variables implicadas en la investigación. Por tanto, deducimos que R² nos permite indicar que la variable independiente (Políticas normativas) manifiesta el procedimiento de la variable dependiente (Ordenamiento del transporte urbano) en un 33.0%, para los transportistas urbanos de la jurisdicción de la municipalidad provincial de San Román en el año 2019.

6. **Decisión.** - Teniendo un nivel de significación del 5% $F_{Cal} = 39.854$ cae en la región de rechazo, en ese entender aceptamos la hipótesis alterna, para luego rechazar

la Hipótesis Nula, finalmente afirmamos que las políticas públicas influyen significativamente e inversamente lineal en el ordenamiento del transporte urbano de vehículos de la municipalidad provincial de San Román – 2019.

4.3. DISCUSIÓN DE RESULTADOS

A la fecha, se ha podido comprobar que no se han puesto en marcha acciones efectivas para ordenar el transporte urbano y el tránsito en la ciudad de Juliaca, provincia de San Román. La situación evidencia un alto nivel de desorganización, tanto en el ámbito empresarial como en el operativo, entre las empresas autorizadas por la municipalidad. Estas continúan brindando un servicio deficiente, sin una supervisión adecuada que garantice estándares mínimos de calidad. La ausencia de control institucional ha favorecido el crecimiento de la informalidad, generando competencia desleal y afectando directamente la estabilidad económica de los operadores formales. Esta problemática refleja un sistema de transporte urbano que carece de lineamientos claros, mecanismos de fiscalización constantes y políticas efectivas de regulación, lo que limita su capacidad de responder a las necesidades reales de la población. Hallazgos similares fueron reportados por Castellón (2016), quien planteó un plan de mejora continua orientado a fortalecer la calidad del transporte público colectivo intramunicipal en la ciudad de Estelí. Su propuesta buscaba asegurar el cumplimiento adecuado del servicio y elevar la satisfacción de los usuarios, demostrando que la planificación, la supervisión y el ordenamiento son elementos esenciales para transformar positivamente la movilidad urbana.

Por otro lado, las empresas de transporte urbano podrían avanzar hacia una gestión operativa conjunta, lo que les permitiría coordinar procesos, optimizar recursos y mejorar la eficiencia general del servicio. Para sustentar este proceso, es fundamental evaluar su rentabilidad mediante un análisis costo–beneficio, herramienta que facilita determinar la viabilidad real de introducir mejoras en su desempeño empresarial. Dichas evaluaciones no solo permiten identificar oportunidades de inversión y optimización,

sino que también contribuyen a fortalecer la sostenibilidad económica de las empresas y a elevar la calidad del servicio ofrecido a los usuarios.

Esta perspectiva es coherente con los resultados presentados por Serafín, Pérez, Ramírez y Márquez (2018), quienes evidenciaron que, en la ciudad de Tepic, la percepción de los usuarios respecto al transporte urbano está fuertemente condicionada por la escasa planificación urbana, especialmente en la distribución y configuración de los espacios públicos. Según los autores, esta situación afecta negativamente la movilidad y genera insatisfacción en los usuarios, una problemática que se repite en diversas ciudades de México. La experiencia de Tepic demuestra que la mejora del transporte urbano requiere no solo intervenciones operativas y empresariales, sino también una planificación urbana coherente que favorezca el funcionamiento adecuado del sistema.

La integración de los sistemas de transporte urbano ha demostrado ofrecer importantes beneficios para el desarrollo de los países, principalmente por su capacidad de mejorar las condiciones de vida de un gran número de habitantes. Un sistema integrado permite que las empresas de transporte aprovechen mejor la interacción entre la calidad del servicio que brindan y las expectativas de los usuarios, generando así una relación más eficiente y equilibrada entre la oferta y la demanda. Esta articulación favorece no solo la movilidad, sino también la inclusión social, la accesibilidad y la reducción de tiempos de desplazamiento, factores que contribuyen al bienestar general de la población. Estos planteamientos encuentran respaldo en estudios como el de Marín (2016), quien analizó el transporte público de la ciudad de Cajamarca y evidenció que la falta de integración y planificación adecuada del sistema influye directamente en el uso de las vías por parte de los vehículos y en la dinámica cotidiana de los ciudadanos. El autor señala que esta situación ha derivado en altos niveles de contaminación ambiental, producto de las emisiones tóxicas generadas por el parque automotor que opera sin un control eficiente. Este caso evidencia cómo la ausencia de un sistema articulado no solo afecta la

movilidad urbana, sino que también tiene repercusiones negativas en la salud pública y en la calidad ambiental.

La elaboración de un Plan Regulador de Rutas de Transporte Urbano e Interurbano para la ciudad de Juliaca, en la provincia de San Román, resulta fundamental para garantizar el ordenamiento adecuado de las diversas rutas que actualmente circulan por la ciudad. La creciente demanda de movilidad ha generado un uso intensivo y desorganizado del espacio vial, lo que evidencia la necesidad de establecer un sistema planificado que distribuya de manera eficiente los recorridos, reduzca la congestión y mejore la accesibilidad de los usuarios.

La implementación de un plan regulador no solo permitiría reorganizar las rutas existentes, sino también optimizar su cobertura, evitar superposiciones innecesarias y promover un servicio más equitativo y funcional para la población. Asimismo, contribuiría a mejorar la operatividad de las empresas de transporte y a fortalecer la relación entre la oferta del servicio y las necesidades reales de los ciudadanos. Estos planteamientos coinciden con los resultados obtenidos por Rivera (2016), quien encontró que la gestión municipal del transporte urbano está estrechamente vinculada con la satisfacción del usuario. Su estudio demuestra que una administración eficiente, basada en la planificación y regulación adecuada de rutas, tiene un impacto directo en la percepción de calidad del servicio y en la mejora de la movilidad urbana. En este sentido, la experiencia documentada por Rivera respalda la importancia de que Juliaca avance hacia una gestión más ordenada y estratégica de sus rutas, como parte esencial del fortalecimiento de su sistema de transporte público.

Posteriormente, las recomendaciones planteadas en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) se consideran, en esta investigación, como lineamientos tanto viables como necesarios. Este plan propone una estrategia integral orientada a modernizar la movilidad en la ciudad de Juliaca, fortaleciendo de manera significativa las acciones relacionadas con el ordenamiento del transporte urbano. Uno de sus aportes

más relevantes es la inclusión de todos los modos de transporte que operan en la ciudad, entre ellos taxis y mototaxis, los cuales desempeñan un rol importante en la dinámica urbana pero que históricamente han carecido de una regulación adecuada.

La perspectiva del PMUS coincide con los hallazgos de Del Carpio Tejada (2018), quien destaca que las políticas municipales, especialmente las vinculadas a la Subgerencia de Transporte y a los programas de educación vial, cumplen un papel fundamental en la construcción de una movilidad más segura y eficiente. El autor señala la importancia de implementar un sistema inteligente de gestión del tráfico en las intersecciones principales de la ciudad, con el fin de optimizar los flujos vehiculares, reducir la congestión y mejorar la seguridad vial. Los resultados de estos estudios convergen en una conclusión común: la modernización del transporte urbano es un proceso indispensable para lograr la integración efectiva de los actuales modos de transporte y avanzar hacia un modelo de movilidad más sostenible, ordenado y orientado al servicio del ciudadano. Esta modernización implica no solo mejoras tecnológicas, sino también una gestión institucional sólida, planificación a largo plazo y la adopción de políticas públicas coherentes con las necesidades reales de la población.

Capítulo V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

CAPITULO V – CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1. CONCLUSIONES

Primera.- Se determinó que las políticas municipales influyen significativamente e inversamente lineal en el ordenamiento del transporte urbano de vehículos en el ámbito de la municipalidad provincial de San Román; por la contrastación de hipótesis general ($F_{Cal} = 69.180$), además las políticas públicas se asocia en un 67.9% con el ordenamiento del transporte, así mismo los empresarios indican que el 27.7% se cumple regularmente las políticas y a la vez el ordenamiento se aplica a veces.

Segunda.- Después de un análisis estadístico se identificó que las políticas públicas influye directamente e inversamente lineal en el ordenamiento del transporte urbano de vehículos en el ámbito de la municipalidad provincial de San Román, por el desarrollo de la prueba de hipótesis específica uno ($F_{Cal} = 30.146$); Asimismo las estrategias de las políticas públicas se asocia moderadamente con el ordenamiento del transporte en un 52.1%; los diferentes empresarios califican a la legalidad en el nivel medio en un 55.4% con respecto a los demás niveles.

Tercera. - Las políticas de propuesta normativa influyen significativa y directamente inversa en el ordenamiento del transporte urbano de vehículos en el ámbito de la municipalidad provincial de San Román, por el proceso de la prueba de hipótesis específica dos ($F_{Cal} = 32.387$), además el grado de correlación de las políticas de propuesta en el ordenamiento del transporte urbano es de 53.4% y el nivel que indican los empresarios es regular en las políticas en un 34.9%.

Cuarta: Las políticas normativas influyen significativa y linealmente inversa en el ordenamiento del transporte urbano de vehículos en el ámbito de la municipalidad provincial de San Román, por el desarrollo de la prueba hipótesis estadística tres ($F_{Cal} = 39.854$), asimismo el 24.1% califica de moderado la relación de las políticas normativas con el ordenamiento y el 47.0% califican en el nivel regular la normatividad.

5.2. RECOMENDACIONES

Primera. - En base a los resultados de las tablas 1 y 2, sobre la calificación de los transportistas en las políticas públicas es regular, en cuanto al nivel de cumplimiento de ordenamiento es a veces. Esto implica que, la implementación de las políticas municipales en el ordenamiento debe estar más orientado a la facilidad del tránsito de los ciudadanos. Actualmente estas políticas son emanadas por ordenanzas por el concejo municipal de forma sesgada, solo al parecer de ellos, sin participación de la Organización de transportes ORDET, colegios profesionales entre otras organizaciones.

Segunda. - La tabla 3 y gráfico 3, la mayoría de la calificación en las políticas públicas por los transportistas es regular. Es por Ello que el manejo de las políticas públicas debería estar avalado por la consulta de los ciudadanos en la planificación presupuestal, diseño y ejecución de los proyectos de ordenamiento del transporte urbano de vehículos mayores de la municipalidad provincial de San Román.

Tercera. - En los resultados de la tabla 4 y gráfico 4, los transportistas indican que las políticas de propuestas normativas son buenas. Es esa la razón que se deben incluir en los proyectos de ordenanza municipal, la conformación de junta participativa ciudadana, reglamentado por el concejo municipal de la provincia de San Román. Así mismo con la participación ciudadana, se diseñan proyectos de las vías de tránsito, circulación de carriles exclusivos de vehículos (mayores, menores, particulares) y recuperación de espacios vacíos.

Cuarta. - En base al análisis de la tabla 5 y gráfico 5, los transportistas perciben que, la aplicación de las normativas es regular. En ese contexto, sobre las políticas normativas en el ordenamiento, por su naturaleza deben legalizarse los cargos bajo una ordenanza municipal, para el cumplimiento de sus funciones facultadas, reconocido la junta participativa ciudadana, ejerce esas mismas funciones que el concejo municipal de la provincia de San Román. Por tanto, las normativas devienen de los proyectos de ordenanzas municipales para su reglamentación de acuerdo con sus facultades.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ACT. (2013). *Análisis sobre participación ciudadana en el proceso legislativo*. Lima, Perú: Impresiones Art & Color EIRL.
- Amin, A. (2013). *Planificación y diseño de una movilidad urbana sostenible: Orientaciones para políticas*. New York, Estados Unidos: Earthscan.
- Aranzamendi, L. (2008). *Municipios y democracia participativa*. Arequipa, Perú: Adrus.
- Arellano, D. y Blanco, F. (2013). "Políticas públicas y democracia". Instituto Federal Electoral. México.
- Barbero, J., & Polo, C. (2015). *Planeamiento estratégico del transporte: La experiencia internacional*. Universidad Nacional de San Martín, Buenos Aires. San Martín: IAT.
- Bartolomeos, K. (2013). *Seguridad peatonal: Manual de seguridad vial para instancias decisorias y profesionales*. Ginebra, Suiza: OMS.
- Bull Simpfendorfer, A. (2003). *Congestión de tránsito el problema cómo enfrentarlo*. Santiago de Chile, Chile: Naciones Unidas CEPAL.
- Calderón, A., & Aguila, G. (2005). *El ABC del derecho constitucional* (2da Edición ed.). Lima, Perú: San Marcos.
- Cárdenas, F., Collazos, J., Mendoza, W., & Ramírez, E. (2009). *Accidentes de tránsito problemas de salud pública*. Lima, Perú: SINCO Editores S.A.C.
- Castellón, B. X. (2016). Plan de mejora continua para el fortalecimiento en la calidad del servicio de transporte público colectivo intramunicipal de la ciudad Estelí, año 2015-2016. (*Tesis de Maestría*). Universidad Nacional de Nicaragua, Managua, Estelí, Nicaragua.
- Castro, A. (2005). *Políticas municipales para la promoción de la seguridad vial*. Lima, Perú: Kinkos impresiones S.A.C.
- Chique, B. J., & Chique, H. J. (2018). Análisis del sistema de transporte urbano para optimizar el tiempo de viaje del pasajero de la ciudad de Puno-2018. (*Tesis de Maestría*). Universidad Privada de Tacna, Tacna, Perú.
- CTS. (2009). *Manual de espacio público y vida pública EPVP*. México, México: Embarq.

- Decreto Supremo que aprueba el Reglamento de Licencias de Habitación Urbana y Licencias de Edificación D.S. N° 029-2019-VIVIENDA. (06 de Noviembre de 2019). Diario oficial del Bicentenario; El Peruano. Lima, Perú: Editora Perú.
- Decreto Supremo que aprueba el Texto Único Ordenado de la Ley N° 29151, Ley General del Sistema Nacional de Bienes Estatales. (10 de Julio de 2019). Diario Oficial del Bicentenario; El Peruano. Lima, Perú: Editora Perú.
- Del Carpio Tejada, B. E. (2018). Aplicación de Políticas Municipales de la Sub Gerencia de Transporte y la Educación Vial de pobladores de Yanahuara, Arequipa, 2018. (*Tesis de Doctorado*). Universidad Cesar Vallejo, Yanahuara, Arequipa, Perú.
- Dickman, J. (2013). El transporte en las ciudades, republicación año 2013. Scientific American, (58).
- EMBARQ Brasil y SIBRT. (2013). Determinantes de calidad del transporte público urbano. Documento de trabajo. Belo Horizonte.
- Giler, M. A. (2019). *Sistemas de transportación terrestre*. Manta, Ecuador: Editorial Mar y Trinchera.
- Hanco, A. (7 de Noviembre de 2019). *Diario los Andes*. Recuperado el 20 de abril de 2020, de Dolor de cabeza del transporte en Juliaca: <https://www.losandes.com.pe/2019/11/07/el-dolor-de-cabeza-del-transporte-en-juliaca/>
- Hernández, R., & Mendoza, C. P. (2018). *Metodología de la investigación: Las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta*. México: McGraw-Hill Interamericana Editores, S.A. de C.V.
- Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, M. d. (2014). *Metodología de la investigación* (Sexta edición ed.). Santa Fe, México: McGraw-Hill / Interamericana Editores, S.A. de C.V.
- IMPLAN. (2017). *Guía de diseño de infraestructura peatonal*. Saltillo, México: Cletopea.
- Jehanno, A., Niang, H., Ortiz, J., Laborde, P., & Lopez, P. (2018). *Desafíos para la integración de sistemas de transporte masivo: Manual de buenas prácticas*. Buenos Aires, Argentina: Estudio Bilder.

- Lescano, J. (2004). *Gestión municipal para el desarrollo local sostenible*. Lima, Perú: Virgen Candelaria.
- Mállap, J. (2013). *Comentarios al régimen normativo municipal; Comentarios, artículo por artículo, a la ley orgánica de municipalidades y a la ley de bases de la descentralización*. Miraflores, Lima, Perú: El Búho E.I.R.L.
- Marín, P. L. (2016). *Propuesta urbana del transporte público en la ciudad de Cajamarca. (Tesis de maestría)*. Universidad privada Antenor Orrego, Cajamarca, Trujillo, Perú.
- PCM. (2013). *Programa de fortalecimiento de capacidades en materia de Gobierno Abierto dirigido a gobiernos regionales y locales; Participación ciudadana y rendición de cuentas*. San Isidro, Lima, Perú: AGL Gráfica Color S.R.L.
- PCM. (13 de Diciembre de 2016). *Municipioaldía; Información confiable para la gestión*. Recuperado el 27 de abril de 2020, de Consultas frecuentes: https://municipioaldia.com/consultas-frecuentes/consulta_frecuente_90091055/
- PDU. (2017). *Plan de desarrollo urbano de la ciudad de Juliaca 2016-2026*. Municipalidad Provincial de San Román, Puno. Juliaca: MPSR-MVCS.
- Rangel, M. (2012). *Espacios públicos; Calidad y mediación*. Mérida, Venezuela: Universidad Los Andes.
- Rivera, M. A. (2016). *Gestión municipal de transporte Urbano y la satisfacción del usuario en Lima Cercado en el año 2016. (tesis de Maestría)*. Universidad Cesar Vallejo, Lima, Perú.
- Rogat, J. (2009). *Regulación y planificación de buses en América Latina - resumen orientado a tomadores de decisiones*. Bogotá, Colombia: UNEP Riso Centre.
- Ruiz y Cadénas (s.f.). "¿Que es una política pública?", *Revista Jurídica*. Universidad Latina de América
- SEGEPLAN. (2015). *Guía para la formulación de políticas públicas*. Guatemala: Servi prensa.
- Serafín, S. L., Pérez, J. S., Ramírez, H. R., & Márquez, A. R. (15 de Marzo de 2018). *Transporte urbano en la ciudad de Tepic, Nayarit: un análisis desde la percepción de los usuarios. Quivera*, 31-52.

- Serrano, R. O. (2018). *Movilidad pública y espacio público. reflexiones métodos y contextos*. Bogotá, Colombia: DGP Editores, SAS.
- SOCHITRAN. (2013). *Políticas de transporte urbano para nuestras ciudades*. Santiago, Chile: Filial Instituto de Ingenieros de Chile.
- Soria del Castillo, B. (2011). *Diccionario Municipal Peruano* (Segunda edición ed.). Lima, Perú: Promoción y Capacitación para el Desarrollo (PROMCAD-INICAM).
- Torres, J., & Santander, J. (2013). *Introducción a las políticas públicas: Conceptos y herramientas desde la relación entre estado y ciudadanía*. Bogotá, Colombia: IEMP. Ediciones.
- Valderrama, S. (2013). *Pasos para elaborar proyectos y tesis de investigación científica: Cuantitativa, cualitativa y mixta* (2da Edición ed.). Lima, Perú: San Marcos E.I.R.L.
- Varcárcel, J. (2014). *Los peatones*. Madrid, España: DGT.
- Vigo, V., Vigil, S., Sánchez, M., & Medianero, D. (2018). *Manual de monitoreo y evaluación de proyectos de desarrollo sostenible* (2da Edición ed.). Cajamarca, Perú: Asociación los Andes de Cajamarca.
- Welle, B. (2016). *Ciudades más seguras mediante el diseño*. Washigton, Estados Unidos: WRIcities.org.
- Welle, B. (2018). *Sostenibilidad y seguridad; Visión y marco para lograr cero muertes en las vías*. Washington: WRI Ross Center.
- Winkelbauer, M., & Road, A. (2010). *Mejores prácticas de seguridad vial*. Brucelas, Bélgica: Supreme.
- Zárate, M. (2003). *Ciudad, transporte y territorio*. (5ª ed.). Editorial UNED.
- Zevallos, M. (2014). *Administración pública y control; Presupuesto público*. Miraflores, Lima, Perú: El Buho E.I.R.L.

Esta investigación analiza la influencia de la **política municipal** en el **ordenamiento del transporte urbano** de vehículos mayores en la ciudad de Juliaca en el 2019.

A través de una metodología mixta, se identifican factores clave y se brindan recomendaciones para una gestión eficiente y segura de este tipo de transporte, buscando mejorar la movilidad urbana y las políticas locales.

SOBRE LOS AUTORES

Juan Mauricio Pilco Churata

Universidad Nacional de Juliaca

Docente universitario de la Facultad de Gestión y Emprendimiento Empresarial

jmpilcoc.doc@unaj.edu.pe

Dr. En Derecho

Angelica Karina Pacori Paricahua

Universidad Nacional de Juliaca

Docente universitario de la Facultad de Gestión y Emprendimiento Empresarial

karinapacori@gmail.com

Dr. En Derecho

Abraham Coila Torres

Universidad Nacional de Juliaca

Docente universitario de la Facultad de Gestión y Emprendimiento Empresarial

acoilat.doc@unaj.edu.pe

Dr. En Derecho

Benigno Callata Quispe

Universidad Andina Néstor Cáceres Velásquez

Docente Universitario de la Facultad de Ciencias Administrativas

bcallata02@gmail.com

Dr. En Administración