



UNIVERSIDAD NACIONAL “SANTIAGO ANTUNEZ DE MAYOLO”

ESCUELA DE POSTGRADO

POLÍTICAS DE TRANSPORTE URBANO Y SATISFACCIÓN DE LOS CONDUCTORES EN LA CIUDAD DE HUARAZ, 2021

Tesis para optar el grado de maestro
en Administración
Mención: Gestión Pública

ASUNCION DANIEL ONCOY ZAMBRANO

Asesor: Dr. EDWIN HERNAN RAMIREZ ASIS

Huaraz – Áncash - Perú

2024

Nº. Registro: T0988





UNIVERSIDAD NACIONAL
"SANTIAGO ANTUNEZ DE MAYOLO"
ESCUELA DE POSTGRADO

ACTA DE SUSTENTACION DE TESIS

Los miembros del Jurado de Sustentación de Tesis, que suscriben, reunidos en acto público en el Auditorio de la Escuela de Postgrado, de la Universidad Nacional "Santiago Antúnez de Mayolo" para calificar la Tesis presentada por el:

BACHILLER : **ONCOY ZAMBRANO ASUNCIÓN DANIEL**

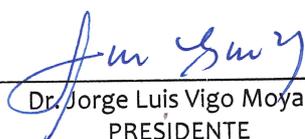
TÍTULO: **POLÍTICAS DE TRANSPORTE URBANO Y SATISFACCIÓN DE LOS CONDUCTORES EN LA CIUDAD DE HUARAZ, 2021**

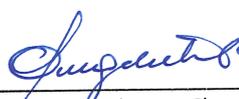
Después de haber escuchado la sustentación, las respuestas a las preguntas y observaciones finales, la declaramos:

APROBADO, con el calificativo de EDTORCE (14)

De conformidad con el Reglamento General a la Escuela de Postgrado y el Reglamento de Normas y Procedimientos para optar los Grados Académicos de Maestro y Doctor, queda en condición de ser aprobado por el Consejo de la Escuela de Postgrado y recibir el Grado Académico de Maestro en **ADMINISTRACIÓN** con Mención en **GESTIÓN PÚBLICA**, a otorgarse por el Honorable Consejo Universitario de la UNASAM.

Huaraz, 22 de noviembre del 2023


Dr. Jorge Luis Vigo Moya
PRESIDENTE


Mag. Carlos Humberto Chunga Anton
SECRETARIO


Dr. William José Fernández Celestino
VOCAL


Dr. Edwin Hernán Ramírez Asís
Asesor

Anexo de la R.C.U N° 126 -2022 -UNASAM
ANEXO 1
INFORME DE SIMILITUD.

El que suscribe (asesor) del trabajo de investigación titulado:

POLÍTICAS DE TRANSPORTE URBANO Y SATISFACCIÓN DE LOS CONDUCTORES EN LA CIUDAD DE HUARAZ, 2021

Presentado por: ASUNCION DANIEL ONCOY ZAMBRANO

con DNI N°: 70910273

para optar el Grado de Maestro en:

Administración con mención en Gestión Pública

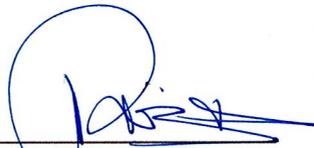
Informo que el documento del trabajo anteriormente indicado ha sido sometido a revisión, mediante la plataforma de evaluación de similitud, conforme al Artículo 11° del presente reglamento y de la evaluación de originalidad se tiene un porcentaje de : 19% de similitud.

Evaluación y acciones del reporte de similitud para trabajos de investigación, tesis posgrado, textos, libros, revistas, artículos científicos, material de enseñanza y otros (Art. 11, inc 2 y 3)

Porcentaje	Evaluación y acciones	Marque Con una X
Del 1 al 20%	Esta dentro del rango aceptable de similitud y podrá pasar al siguiente paso según sea el caso.	X
Del 21 al 30%	Devolver al autor para las correcciones y se presente nuevamente el trabajo en evaluación.	
Mayores al 31%	El responsable de la revisión del documento emite un informe al inmediato jerárquico, quien a su vez eleva el informe a la autoridad académica para que tome las acciones correspondientes; sin perjuicio de las sanciones administrativas que corres andan de acuerdo a Ley.	

Por tanto, en mi condición de **Asesor responsable**, firmo el presente informe en señal de conformidad y adjunto la primera hoja del reporte del software anti-plagio.

Huaraz, 09/02/2024



FIRMA
Edwin Hernan Ramirez Asis

Apellidos y Nombres:

DNI N°: 31668274

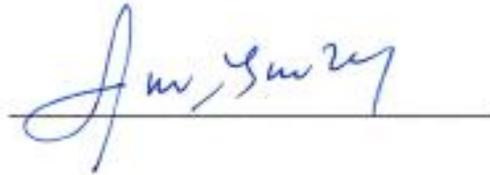
Se adjunta:

1. Reporte completo Generado por la plataforma de evaluación de similitud

MIEMBROS DEL JURADO

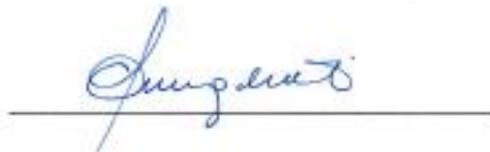
Doctor Jorge Luis Vigo Moya

Presidente

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Jorge Luis Vigo Moya', written over a horizontal line.

Magister Carlos Humberto Chunga Antón

Secretario

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Carlos Humberto Chunga Antón', written over a horizontal line.

Doctor William Josué Fernández Celestino

Vocal

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'William Josué Fernández Celestino', written over a horizontal line.

ASESOR

Doctor Edwin Hernán Ramírez Asís



AGRADECIMIENTO:

- A mi Padre Félix Blas Oncoy Robles por forjar en mí, carácter, responsabilidad y compromiso.
- A mi Sra. Esposa Mariela Peña Tiburcio y mi adorada hija, Ámaris Maite Oncoy Peña por su constante amor, paciencia y apoyo incondicional en los retos profesionales que asumo cada día.
- A mi asesor por sus alcances, paciencia, tenacidad y compromiso en el trabajo de asesoría.
- A los distinguidos miembros del jurado evaluador por su disposición en la investigación.
- A mis hermanos Oncoy Zambrano por sus iniciativas y apoyo moral en cada una de mis travesías.

A mi madre Eusebia Zambrano Celmi por su incesante trabajo y afán de educarme y forjarme cual hombre de principios, valores y sentido humano que represento hoy. Por sus esfuerzos y enseñanzas brindadas a lo largo de mi crecimiento físico y profesional; y sobre todo por su amor infinito que sigo sintiendo desde ese lugar hermoso donde se encuentra hoy, junto a Dios.



ÍNDICE

Resumen	xii
Abstract	xiii
INTRODUCCIÓN.....	1
Capítulo I.....	3
PROBLEMA DE INVESTIGACION.....	3
1.1. Planteamiento y Formulación del Problema.....	3
1.2. Objetivos:	8
1.3. Justificación.....	9
1.4. Delimitación	10
Capitulo II.....	11
MARCO TEORICO	11
2.1. Antecedentes de Investigación	11
2.2. Bases Teóricas	16
2.2.1. Políticas de transporte urbano	16
2.2.1.1. Transporte urbano.....	16
2.2.1.2. Importancia de las políticas de transporte urbano	17
2.2.1.3. Dimensión Física.....	19
2.2.1.4. Dimensión Social	23
2.2.2. Satisfacción de los conductores de transporte público.....	27
2.2.2.1. Definiciones.....	27
2.2.2.2. Situación laboral de los conductores	27
2.2.2.3. Dimensión 1: Condiciones de salud	28
2.2.2.4. Dimensión 2: Condiciones de trabajo	30
2.2.2.5. Dimensión 3: Tiempo libre.....	31
2.3. Marco legal.....	33
2.4. Definición de Términos.....	40
2.5. Hipótesis	43
2.6. Variables.....	43
Capitulo III	44
METODOLOGIA	44

3.1. Tipo de Investigación	44
3.2. Diseño de Investigación	44
3.3. Población y muestra	45
3.4. Técnicas e Instrumento(s) de recolección de datos	47
3.5. Plan de procesamiento y análisis estadístico de datos.....	48
Capitulo IV	49
RESULTADOS Y DISCUSION.....	49
4.1. Presentación de Resultados	49
4.2. Prueba de hipótesis	55
4.3. Discusión	60
CONCLUSIONES.....	64
RECOMENDACIONES	66
REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS	67
Anexos.....	75
Anexo 1. Matriz de consistencia	75
Anexo 2. Ordenanzas y resoluciones de transporte urbano en Huaraz	76
Anexo 3. Cuestionario.....	78
Anexo 4. Validación de cuestionario	80
Anexo 5. Fiabilidad de los instrumentos	83
Anexo 6. Baremos de las variables	83

INDICE DE TABLAS

Tabla 1 Operacionalización de Variables.....	43
Tabla 2 Población de conductores de combi de transporte publico	45
Tabla 3 Características de los conductores de combi.....	49
Tabla 4 Políticas de transporte urbano y satisfacción de los conductores.....	54
Tabla 5 Prueba de normalidad de los datos	55
Tabla 6. Políticas de transporte urbano y Satisfacción de conductores.....	56
Tabla 7. Relación entre la dimensión física y la satisfacción de conductores..	58
Tabla 8. Relación entre la dimensión social y la satisfacción de conductores .	60
Tabla 9 Fiabilidad de los instrumentos.....	83
Tabla 10 Baremos de las variables	83

INDICE DE FIGURAS

Figura 1 Calificación de la dimension fisica.	50
Figura 2 Calificación dimensión social.	50
Figura 3. Calificación de las políticas de transporte urbano.	51
Figura 4 Condiciones de salud.	52
Figura 5 Condiciones de trabajo.	52
Figura 6 Tiempo libre de conductores de combi.	53
Figura 7 Satisfacción de los conductores de combi.	53

RESUMEN

El objetivo de la investigación fue determinar la relación que existe entre las políticas de transporte urbano y la satisfacción de los conductores de combi (camionetas rurales) en la ciudad de Huaraz. Se realizó un análisis con enfoque cuantitativo. De acuerdo al tipo de estudio es de alcance correlacional. La técnica utilizada para la recolección de la información fue a través de la encuesta y su instrumento el cuestionario, cada uno estuvo estructurado por un total de 20 preguntas en la escala de Likert. La población se encontró conformada por un total de 577 conductores de combi, la determinación de la muestra se hizo a través de la aplicación de una fórmula de muestreo aleatorio simple, el cual determinó una muestra de 231 conductores de combi. El análisis de la información obtenida permitió concluir en que existe relación positiva directa entre las políticas de transporte urbano y la satisfacción de los conductores de combi en la ciudad de Huaraz, pues el coeficiente de correlación de Pearson fue de 0.676, $p = 0.000$ es menor al valor de significación teórica $\alpha = 0.05$, rechazándose la hipótesis nula.

Palabras clave: Conductores de camionetas rurales, transporte urbano, políticas públicas, satisfacción de conductores.

ABSTRACT

The objective of the research was to determine the relationship between urban transportation policies and driver satisfaction in the city of Huaraz. A quantitative analysis was carried out. According to the type of study, it is correlational in scope. The technique used for the collection of information was through the survey and its instrument was the questionnaire, each one was structured by a total of 20 questions on the Likert scale. The population consisted of a total of 577 drivers. The sample was determined through the application of a simple random sampling formula, which determined a sample of 231 drivers. The analysis of the information obtained led to the conclusion that there is a direct positive relationship between urban transport policies and driver satisfaction in the city of Huaraz, since the Pearson correlation coefficient was 0.676, $p = 0.000$, which is less than the theoretical significance value $\alpha = 0.05$, rejecting the null hypothesis.

Keywords: Transportation drivers, urban transportation, public policy, driver satisfaction.

INTRODUCCIÓN

En Huaraz existe un transporte público poco fiable, contaminante, sin tarifa plana y prohibitivos. Además, el transporte público ha existido incluso en áreas donde no se priorizó como una necesidad para la población en general. En la actualidad, se están realizando esfuerzos para mejorar el sistema de transporte público, pero no llegan a lo que se concibe como un transporte público realmente eficiente.

Las autoridades municipales tienen un historial de respuestas tardías a los problemas, en lugar de una filosofía de planificación que informe sobre la ejecución y el mantenimiento del entorno físico de la ciudad. El ciclo vías recientes son un buen ejemplo de ello; no cumplen ni siquiera las normas más básicas, lo que hace que circular por ellos no sólo sea desagradable, sino potencialmente mortal.

La insatisfacción de los conductores de combi es un problema recurrente, en distintos momentos, tanto en el diseño y la implementación de políticas de transporte público. Es evidente que la Municipalidad de Huaraz carece del departamento responsable de prevenir los problemas en primer lugar, en comparación con el responsable de responder a ellos después de que ya han tenido un impacto en la población. Es importante elegir alternativas de autobuses de transporte público que no sólo sean respetuosas con el medio ambiente, sino también acogedoras, accesibles y lo suficientemente amplias como para poder transportar personas con alguna discapacidad que se transporten con su silla de ruedas. Además, es crucial que se fomente el transporte activo proporcionando la infraestructura necesaria para ello.

La metodología empleada es de enfoque cuantitativo del tipo aplicada, nivel correlacional con diseño no experimental – de corte transversal, se aplicó la técnica de la encuesta con su instrumento el cuestionario para medir cada una de las variables, dicho instrumento fue aplicado a los conductores de combi de transporte público de la ciudad de Huaraz.

El instrumento en mención fue sometido a la validación mediante juicio de tres expertos, teniendo como aspectos de validación: la claridad, objetividad, actualidad, organización, suficiencia, intencionalidad, consistencia, coherencia, metodología y pertinencia.

La presente Investigación se desarrolló en cuatro capítulos, Problema de Investigación, Marco Teórico, Metodología y Resultados.

Capítulo I

PROBLEMA DE INVESTIGACION

1.1. Planteamiento y Formulación del Problema

Los cuatro elementos que resultan ser los determinantes clave del transporte urbano: rápida expansión urbana, desarticulación de la forma urbana y del sistema de transporte, concentración de la actividad en las regiones céntricas, segregación socioeconómica y geográfica, es decir desigualdades sociales dentro de un colectivo urbano (Faulin et al., 2019). Por lo tanto, el transporte urbano es una necesidad humana fundamental cuando viajar de un lugar a otro permite a las personas realizar sus actividades diarias (Obregón-Biosca & Betanzo-Quezada, 2015). El transporte, por otro lado, es un servicio distinto y debe ser de calidad, por lo que puedes viajar por diversas razones y períodos del día (Quintero-González, 2017). Los patrones de movimiento de personas y mercancías son fuertes en las ciudades urbanas, una dinámica que está ligada a las dimensiones espaciales de los movimientos de la población y su distribución geográfica: cuanto más se expande la ciudad, más se tarda en viajar (Haghshenas, 2015). Sin embargo, la duración de estos viajes en las principales ciudades prohíbe o impide que se realicen a pie, por lo que se utiliza un medio de transporte que acorta su tiempo de viaje (Ayala, 2014).

Por tanto, es incuestionable que se requiere un sistema de transporte eficaz y adecuado en la ciudad de Huaraz para cubrir las necesidades de toda la población, un modelo que permita que las actividades sean móviles y accesibles de forma adecuada. Si bien la provisión de transporte a menudo tiene un efecto indirecto sobre el potenciador del crecimiento social y

económico en una región determinada (Maillet & Carrasco, 2019), Del ámbito laboral, su falta también puede constituir una limitación para el acceso de los trabajadores potenciales a los puestos de trabajo (debido a gastos, cobertura, entre otras cosas). Además, Ramió, (2019) afirma que los cambios en el transporte y las mejoras en la accesibilidad vial afectan específicamente las acciones de desplazamiento con fines laborales.

Las políticas de transporte público son importantes en la organización y estructura de las actividades diarias del tránsito de una ciudad, pero el sector del transporte tiene impactos ambientales considerables, como emisiones de gases de efecto invernadero y uso de la tierra. La gobernanza del sector es difícil, ya que no existen planes o acciones colaborativas entre todos los involucrados (Escudero, 2017).

Entendemos que el transporte urbano en el Perú y especialmente en Huaraz viene teniendo un auge bastante importante en las últimas dos décadas y que sin duda se ha vuelto en una de las principales agendas políticas de muchos gobiernos de turno que no escatiman esfuerzos en generar políticas de tránsito y transporte cada vez más eficientes para paliar los múltiples problemas de transporte urbano que existen en el país. Pues las principales entidades protagonistas en la regulación, implementación y fiscalización de la transporte urbano son hoy en día el ministerio de transporte y comunicaciones (MTC), seguida de la dirección regional de transportes administrada por el gobierno regional de cada departamento, la policía nacional de tránsito de cada localidad y las Municipalidades provinciales en quien recae una enorme responsabilidad de poder regular, normar, administrar y fiscalizar las

diferentes modalidades de transporte que existen, tales como el transporte público de personas y el transporte de carga y mercancías (Dentro de sus respectivas jurisdicciones)

El transporte urbano en la provincia de Huaraz es un problema latente que ha ido creciendo con el pasar de los años, pues el crecimiento desmesurado del parque automotor en la última década ha generado una serie de conflictos y desorden en las múltiples modalidades del transporte, sumado a ello la falta de vías adecuadas, implementadas y señalizadas ha traído también consigo resultados poco favorables para el traslado de personas y mercancías dentro de la ciudad de Huaraz.

Políticas de transporte urbano en Huaraz

La administración municipal de Huaraz ha tenido en sus dos últimas décadas deficiencias para poder normar y generar políticas de transporte urbano sostenibles. Dichas deficiencias recaen en la no debida implementación de una gerencia de transportes y la contratación de personal no especializado en la materia. También sumado a ello están los múltiples conflictos de intereses que existen entre los empresarios transportistas y sus respectivas federaciones. Por otro lado, los conductores de transporte público (combis) y coches particulares que infringen las restricciones de tráfico y se ven implicados en accidentes suelen mostrar elevados niveles de ansiedad, miedo, compulsión, animadversión, melancolía y paranoia, como demuestran los estudios sobre su comportamiento en Huaraz.

A lo largo de los años el área de transportes ha ido evolucionando dentro de la entidad, pasando de ser una unidad de tránsito a jefatura de transporte y

posteriormente a sub gerencia de transporte lo cual se mantiene a la fecha actual. Las políticas de transporte urbano han ido implementándose al mismo ritmo a través de ordenanzas municipales, decretos y resoluciones de alcaldía y hoy por hoy también bajo resoluciones de la sub gerencia de transporte. Cabe mencionar que dichas políticas nunca han tenido un enfoque integral para solucionar de raíz los problemas de transporte urbano en la provincia de Huaraz, sino que han ido adoptándose y adaptándose según la necesidad de los transportistas y la ciudadanía. En mucho de los casos las políticas de transporte urbano han sido implementadas con nulo o muy bajo sustento técnico, lo que ha llevado consigo informalidad en el transporte de personas y mercancías vigentes hasta hoy.

La municipalidad provincial nunca optó por la elaboración de documentos de planificación en tema de tránsito y transporte tales como un “Plan Vial”, “Plan de transporte urbano” “Plan Regulador de Rutas” ni estudios de infraestructura vial y esto sin duda es el reto al que se enfrenta la gestión municipal de Huaraz hoy en día.

Satisfacción de los conductores de transporte público:

Los Conductores de combi quienes son los principales actores del transporte han ido cambiando de mentalidad y actitud con el pasar de los tiempos. Tengo de conocimiento que en los años 2000 a 2010 se tenía una cultura de transporte más sana y respetuosa por parte de los conductores de combi para con sus pasajeros, sin embargo, hoy en día ha variado mucho, pues con el pasar de los años los conductores de combi son cada vez más jóvenes, impulsivos e irrespetuosos con sus pasajeros. Los cambios constantes de esta

realidad son causa también de una escasa cultura vial que no viene siendo considerada por la municipalidad provincial ni por los propios dueños de empresa que son los indicados por velar una adecuada educación vial de sus conductores de combi y cobradores. Sumamos también la falta de control y fiscalización constante de los vehículos de transportes masivos de personas y mercancías por parte de la municipalidad provincial y la policía nacional de tránsito.

La saturación de vehículos y tráfico en las vías principales de la ciudad de Huaraz también contribuyen a un estrés constante de los conductores de combi que usualmente reclaman mejores políticas de tránsito buscando siempre obtener la prioridad de su ruta y de mejores accesos a centros de mayor aglomeración de personas tales como mercados, centros de abastos, centro de la ciudad, etc.

Después de lo visto se puede asumir que la satisfacción de los conductores de combi está condicionada a la cultura y educación vial que tengan, así mismo a la expectativa que tienen de la municipalidad provincial con respecto a la implementación de mejores políticas de transporte urbano y también al trato que reciben dentro de sus propias empresas.

Debido a esta situación, surgió la idea de analizar las percepciones y actitudes de los conductores de combi de transporte urbano con respecto a la percepción de las políticas de transporte urbano y la satisfacción con su trabajo, con el fin de describir y analizar las implicancias de las políticas de transporte urbano y la satisfacción de los conductores de combi, lo cual permitirá inicialmente la identificación de necesidades que deben ser atendidas al

momento de diseñar la políticas de transporte urbano en la ciudad de Huaraz.
Por consiguiente, se plantean las siguientes problemáticas.

Problema General:

¿Cuál es la relación entre las políticas de transporte urbano y la satisfacción de los conductores de transporte urbano en la ciudad de Huaraz, 2021?

Problemas específicos:

1. ¿Cuál es la relación entre la dimensión física y la satisfacción de los conductores de transporte urbano de la ciudad de Huaraz, 2021?
2. ¿Cuál es la relación entre la dimensión social y la satisfacción de los conductores de transporte urbano de la ciudad de Huaraz, 2021?

1.2. Objetivos:

Objetivo General

Determinar la relación entre las políticas de transporte urbano y la satisfacción de los conductores de transporte urbano en la ciudad de Huaraz, 2021.

Objetivos Específicos

1. Determinar la relación entre la dimensión física y la satisfacción de los conductores de transporte urbano de la ciudad de Huaraz, 2021.
2. Determinar la relación entre la dimensión social y la satisfacción de los conductores de transporte urbano de la ciudad de Huaraz, 2021.

1.3. Justificación

En términos de tiempo de viaje y distancia, la asociación entre el diseño espacial urbano y el transporte es evidente. El tiempo de viaje en automóviles es un factor de disuasión importante para los usuarios de transporte público (Tarazona, 2017), bajo esta premisa la presente investigación se justifica desde el punto de vista:

Teórica

Tomando en cuenta que las políticas de transporte urbano desde esta perspectiva amplia suponen no solo es la regulación del tránsito, sino que además prevé el uso de las vías para mejorar el servicio de transporte público. Mediante la investigación se logrará profundizar sobre esta variable y la posibilidad de ser incluido en la agenda política de la Región Ancash.

Metodológico

La presente investigación sentará las bases metodológicas para futuros trabajos de investigación sobre políticas de transporte urbano y en cuanto a la satisfacción de los conductores de combi del servicio público se adaptará el instrumento propuesto por Córdoba & Moreno, (2013). Los instrumentos serán antes de su aplicación serán filtrados por el juicio de expertos para posteriormente ser evaluados en su nivel de confiabilidad.

Práctica

Por medio del presente trabajo de investigación se beneficiará a los usuarios del servicio de transporte urbano, ya que nos permitirá identificar y proponer mejoras a las políticas públicas respecto al tránsito urbano.

1.4. Delimitación

Temporalmente, la propuesta de investigación será transversal y se delimita en el año 2021, periodo durante el cual se hará realizará la investigación en la ciudad de Huaraz.

En su delimitación espacial, la investigación se desarrollará en la jurisdicción geográfica de la ciudad de Huaraz, departamento Ancash, involucrando a los conductores de combi del servicio de transporte público.

Capítulo II

MARCO TEORICO

2.1. Antecedentes de Investigación

Antecedentes Internacionales

Oliber, (2015) tuvo el propósito de identificar las circunstancias que muestra la ciudad de Celaya (tercera ciudad más grande del Bajo mexicano) en materia de transporte urbano, en su publicación titulado “Estrategias de transporte urbano sostenible para el desarrollo de políticas públicas de la ciudad de Celaya, México”, con el fin de recomendar soluciones que apoyen el crecimiento de la ciudad y su área, para ser utilizadas en público. políticas, que examinan los medios de transporte, la eficiencia y el servicio empleados. Se aplicó un método cuantitativo con una dimensión descriptiva y un carácter transeccional no experimental para cumplir el objetivo del estudio. Se utilizó un cuestionario con preguntas cerradas a la muestra de 18 a 59 años, adaptado de la EMEF 2013 (Encuesta de transporte urbano en día laborable) utilizando una única muestra aleatoria de azar; Los hallazgos clave fueron que los vehículos de propiedad privada eran el medio de transporte más frecuente y que el transporte público, las motocicletas y las bicicletas eran los menos comunes. Nótese que este conocimiento debe ser difundido para demostrar la opinión pública de que los respectivos gobiernos lo perciben como un avance territorial sistemático y efectivo en su proceso de planificación.

Gascón, (2019) tuvo el propósito de mostrar el esfuerzo del municipio de Museros para desarrollar un Plan de transporte urbano sostenible en su tesis “Plan de transporte urbano sostenible en el municipio de Museros (Valencia)”. Para comenzar, se realizó una investigación exhaustiva del transporte urbano del municipio para conocer su situación actual, características singulares, dificultades existentes y las demandas de transporte urbano de sus vecinos. Se preparó un plan de acción en función de los resultados, que contiene recomendaciones realistas para resolver problemas de transporte urbano y mejorar la sostenibilidad de los viajes. Los planes intentan fomentar el transporte saludable, el uso del transporte público, la rehabilitación del espacio público y la calidad de vida general de los residentes de Museros.

Esperguiel, (2020) tuvo como propósito la implementación de un diseño óptimo de un sistema de transporte público considerando su efecto en la estructura urbana, sus principales hallazgos incluyeron el crecimiento del corredor de transporte público, incremento sustancial de frecuencia y reducción de tarifas, aumento de la frontera de las ciudades, aumento del valor de la tierra y la vivienda en áreas suburbanas junto con su densidad, y contribuyendo a la formación de suburbios desconectados. En cuanto al diseño ideal, las líneas exclusivas son el medio perfecto para abastecer la ciudad, principalmente debido a las reducciones de precios y al crecimiento del tamaño de las viviendas en la mayor parte de la ciudad. Además, se muestra que los espacios entre las estaciones no monótonas a la distancia al centro de la ciudad, contrario a lo visto en la literatura anterior, puede beneficiar a la sociedad más que a las estaciones equidistantes al considerar el impacto en un sistema urbano.

Moya, (2017) tuvo el objetivo de orientar la intervención en beneficio de la lealtad de los conductores de combi en su tesis “Estudio de satisfacción e insatisfacción laboral en conductores de combi de carga en empresa Ecotransportes”, pudiendo clasificar las variables motivacionales e higiénicas, que cuantifican la felicidad y la decepción de los conductores de combi del negocio Ecotransportes, según la teoría de Herzberg. Con este fin, Likert utiliza una escala adaptada al personal. Este es el elemento clave que afecta la satisfacción de los conductores de combi de la empresa y, por tanto, el componente laboral en sí. Los motivos que inciden en la insatisfacción, los retos de reconocimiento y promoción en esta situación. A su vez, que se determinan los factores de higiene ajenos al descontento de los empleados, en este caso las variables salariales, los beneficios, la comunicación y las condiciones laborales. Dichos componentes, como la supervisión, los compañeros de trabajo y las políticas y los procesos, no crean descontento laboral. Finalmente, las posibles formas de intervenir según la literatura especializada se indican mediante la mejora de las variables subyacentes a la satisfacción e infelicidad y la corrección de aquellas variables que favorecen la infelicidad laboral.

Antecedentes Nacionales

Tarazona, (2017) identificó el transporte urbano sustentable como un tema crítico en su estudio “Regulación del transporte urbano sostenible en el Perú”, en cuya investigación se propone que su regulación se considere como un tema estratégico y prioritario para el desarrollo humano, económico y sustentable del país, trascendiendo a los sucesivos gobernantes y siendo considerado un

asunto de política de Estado. En este contexto, es necesario entender que el transporte urbano sostenible es un sistema que busca abordar los aspectos asociados con el exceso uso del automóvil privado, como el aumento de la contaminación del aire, el aumento del consumo de energía, los efectos negativos en la salud de la población, la congestión del tráfico y saturación de rutas de tráfico, promoviendo el transporte de personas y bicicletas e implementando y viajes que sean más asequibles e inclusivos, consuman menos áreas urbanas y emitan menos contaminación. Finalmente, busca inculcar en la conciencia colectiva de la sociedad la convicción de que todos los peruanos tenemos derecho a un transporte urbano de alta calidad que respete nuestra dignidad como seres humanos, sea segura, ordenada, inclusiva en términos sociales y económicos, eficiente y sostenible.

Olivera (2018) tuvo el objetivo de identificar los factores que más contribuyen al nivel de satisfacción laboral de los conductores de una empresa de transporte del área metropolitana de Lima, esto a través de su tesis “El factor de satisfacción laboral en conductores de una empresa de transporte - Lima metropolitana”. A partir de esta información, se propuso una estrategia de intervención que aborde las debilidades identificadas en el estudio y aumente los niveles de satisfacción laboral de los conductores. En la investigación participaron 147 conductores de buses, de los cuales 106 conformaron la muestra. El estudio emplea un enfoque cuantitativo descriptivo y no implica ningún experimento real. Técnica estadística. El instrumento consistió en una encuesta de 35 preguntas desglosadas en 5 categorías utilizando la escala de Likert. Como consecuencia, se calcularon los siguientes porcentajes: 46,32%

para "naturaleza y contenido del trabajo", 34,24% para "trabajo en grupo y sus responsables", 16,11% para "esfuerzo y resultados individuales", 25,18% para "condiciones de trabajo" y 22,15% para "condiciones de bienestar". La naturaleza de la tarea es el aspecto más importante de un trabajo, y la importancia del esfuerzo y los resultados individuales, el menos importante.

Antecedentes Regionales y Locales

Tamara, (2019) propuso como objetivo la determinación de un modelo secuencial de transporte vehicular con el fin de facilitar el diseño de un plan de transporte urbano y asegurar la calidad del entorno urbano de la ciudad de Huaraz, en su tesis “Modelo secuencial de movimiento vehicular para la formulación del plan de transporte urbano sostenible en Huaraz- Ancash- 2018”. La técnica para la realización y evaluación del plan de transporte urbano es deductiva; el enfoque es mixto; el tipo de relacional descriptivo, mediante un diseño transversal retrospectivo; El proceso de desarrollo de un plan de transporte urbano sostenible en Huaraz es parte del objetivo general de reequilibrar los modos de transporte sobre la base de la sostenibilidad y mejorar la calidad de vida urbana. El enfoque se basa en los pilares esenciales del transporte sostenible, a saber los pilares son sociales, económicos y ecológicos, con fines relevantes para obtener el nuevo patrón de transporte, lograr la eficiencia en los desplazamientos y mejorar los modos de transporte no motorizados, organizar y mejorar el transporte público interurbano, reducir el consumo de energía y minimizar el impacto ambiental; teniendo en cuenta las tres fases principales.

2.2. Bases Teóricas

2.2.1. Políticas de transporte urbano

2.2.1.1. Transporte urbano

Por el bien de esta investigación, la definición de transporte urbano de Aloui et al, (2021) es la más aplicable, ya que se define como la capacidad y/o posibilidad de movimiento dentro de una ciudad. Adicionalmente, se considera una necesidad humana que debe satisfacerse, y el esfuerzo requerido para acceder a un trabajo, una vivienda, como la salud, la educación o incluso el ocio, no debe tener un efecto perjudicial en la calidad de vida de los ciudadanos o sus oportunidades de desarrollo económico, cultural o educativo, entre otras cosas (Calderon, 2019). Como resultado, el objetivo principal del transporte urbano es el movimiento de personas (y también de cosas), independientemente de cómo viajen: a pie, transporte público, vehículo, bicicleta u otro modo de transporte. Este rasgo eleva el transporte por encima de los ámbitos del tráfico, que con frecuencia se utilizan indistintamente con la frase (Aloui et al, 2021). Si bien es habitual utilizar tránsito, transporte e incluso accesibilidad de manera intercambiable en el vocabulario de transporte urbano, cada término involucra conceptos, ideas y filosofías separados, por lo que su separación es vital para evitar malentendidos.

El transporte urbano en diversas partes del mundo plantea un problema de política a nivel nacional e internacional, con miras a mejorar, a menor costo, tiempo, la productividad ecológica y la protección de la calidad de vida de la comunidad que necesita transporte para realizar sus actividades. Postorino &

Sarné, (2020) advierten que, en todas las circunstancias, se producirán los siguientes resultados:

- El incremento del espacio disponible para el sistema vial en automóvil privado produce nuevo tráfico motorizado: al promover la circulación, fomenta más viajes e ingresos por vehículos en las ciudades.
- En vez de reducirse, la congestión crece en la periferia urbana después de un período limitado, lo que resulta en un aumento de los costos ambientales y sociales, así como de los accidentes.
- La mejora del contacto con los polos comerciales refuerza el patrón de especialización espacial: se producen nuevas construcciones de inmobiliarias en la periferia, consolidando la migración de nuevos residentes.
- Incrementa la distancia y duración de los viajes, aumentando el consumo de combustible y las emisiones de gases que contaminan.
- Restaura los accesos urbanos durante las horas pico, lo que resulta en un aumento de los cuellos de botella en el tráfico, retrasos e infelicidad.

El término "transporte" implica el derroche de energía y, por tanto, el desarrollo de infraestructuras especializadas para intentar reducir el costo de los viajes (o de empresas especializadas en la producción de estas infraestructuras) (Casas et al., 2019).

2.2.1.2. Importancia de las políticas de transporte urbano

Las políticas de transporte urbano integran muchos objetivos con el cambio físico, social y económico del área urbana de acuerdo con el desarrollo (sociedad, economía y medio ambiente), y presentan un modelo holístico de

transporte urbano y espacio público que minimiza los conflictos (Shokoohyar et al., 2022). Es decir, los planes de transporte urbano deben comprender, pero también desafiar, las lógicas culturales y económicas de las personas con interés público; deben contribuir a la salud, la convivencia y la equidad de la ciudad. Para ello, se requiere revertir los objetivos del transporte urbano actuales y cambiar hacia modelos urbanos y territoriales menos dependientes del automóvil (Aguirre, 2017).

Los objetivos compartidos por las políticas de transporte urbano incluyen: Enfoque global de los desplazamientos, reacción adaptada a requisitos y regiones, se está desarrollando la intermodalidad y la complementariedad de las redes, así como la colaboración entre la política de transporte, la planificación y la planificación urbana (Rivas et al., 2019).

Desde este punto de vista, algunos escritores afirman que, además de las iniciativas y la legislación destinadas a mejorar el transporte urbano, requieren no solo voluntad política y preparación para convertirse en estándares y / o políticas públicas. Adicionalmente, se deben otorgar las finanzas necesarias para su ejecución (Pojani & Stead, 2018). Otras voces afirman que el futuro del transporte urbano está indisolublemente ligado al combustible y que, si bien los automóviles privados son una fuente importante de desplazamiento, una posible escasez de gasolina requeriría un cambio de paradigma hacia el transporte urbano respaldada por sistemas bien estructurados, eficientes y masivos. sistemas de transporte masivo (Aguirre, 2017). Esto es necesario para la viabilidad y el éxito a largo plazo.

La tendencia de las políticas de transporte urbano implica un cambio de un enfoque centrado en la infraestructura a uno centrado en las personas. Una propuesta radica en reducir la necesidad de viajar y de utilizar la infraestructura existente de manera más eficiente, y estipula que este tipo de medidas deben considerarse antes de nuevas inversiones en infraestructura. Por otro lado, la búsqueda de otros servicios de transporte urbano donde puedan reemplazarse la necesidad de espacios de estacionamiento físicos (Jans, 2017). Además, la falta de promoción e inversión en transporte urbano activa también contribuye a una sensación de incertidumbre, desconfianza y temor al considerar un modo alternativo de viajar al automóvil (Casas et al., 2019).

2.2.1.3. Dimensión Física

Cabe señalar que pasar de un enfoque en los modos de transporte o movimiento de vehículos y la infraestructura requerida para que ocurran en una ciudad (transporte público, metro, tren eléctrico, automóvil individual, bicicleta, motocicleta, caminar, etc.) a un enfoque al transporte urbano interesado en los movimientos individuales es más que un cambio de perspectiva. Según (Cruz-Muñoz, 2018), esto implica un cambio en el referente sectorial y la creación de un bien público complejo, que eventualmente requiere un cambio en el referente global, es decir, el proyecto de ciudad.

Las políticas de transporte urbano incluyen el análisis de espacios públicos de calidad, y deben ser atractivo, vital y accesible; además, logra estimular el desarrollo de diferentes actividades económicas (Shokoohyar et al., 2022). Existen tres modos distintos de transporte urbano. El primero se denomina

transporte privado o individual, en el que los movimientos se realizan en un vehículo privado. El segundo tipo se denomina público, colectivo o enorme, y su característica principal es el movimiento simultáneo de un gran número de personas a lo largo de corredores con una alta densidad de demanda. Además, puede incorporar uno o más modos de viaje, integrados o no, que se complementen. La tercera categoría se denomina semipública y se refiere a los viajes realizados en vehículos que tienen características entre el primer y el segundo grupo, como las furgonetas (Escudero, 2017).

Esta idea innovadora del transporte urbano implica maximizar el uso de todos los modos de viaje y coordinar la modalidad entre los distintos tipos de transporte colectivo (tren, metro, autobús y taxi) y los modos de transporte individuales (coche, bicicleta y a pie). Además, implica la consecución de objetivos comunes de desarrollo económico y gestión de la demanda para garantizar el transporte urbano, un alto nivel de vida y la preservación del medio ambiente. Por último, implica equilibrar los intereses del transporte de mercancías y pasajeros, independientemente de la forma de transporte empleada (Cruz-Muñoz, 2018).

Distribución de espacios públicos

Todos los ciudadanos tienen un derecho constitucionalmente protegido a utilizar las instalaciones recreativas de propiedad pública, como parques y campos deportivos, el estacionamiento, plazas. Por el contrario, es su responsabilidad mantener y proteger los espacios públicos (Giraldo-Ospina, & Vásquez-Varela, 2021).

El núcleo urbano es el tipo de espacio público más importante porque combina la mayor escala, la mayor funcionalidad, la mayor población y el mayor conflicto de todos los tipos de espacios públicos (barrio, ciudad, región), así como la tecnología (Gutiérrez-López et al., 2020). Sin embargo, los permisos para el uso de espacios públicos son posibles bajo esta Ley N° 31199, siempre y cuando no interfieran con el derecho del público a usar y disfrutar de estas áreas como mejor les parezca.

Ordenar el tránsito de vehículos

Métodos para coordinar el tráfico en las oficinas La seguridad vial en el lugar de trabajo puede mejorarse poniendo en práctica las conclusiones de los estudios sobre el tema, llevando un registro del número de accidentes que se producen en horario de empresa y analizando si en su lugar podría utilizarse el teletrabajo, las videoconferencias, etc. Facilitar la difusión de datos sobre opciones accesibles de transporte público. Planificar con antelación puede ayudar a minimizar las exigencias de tiempo y rendimiento, al igual que establecer horarios de trabajo y descansos razonables. Los sistemas de transporte público también deben flexibilizarse para mejorar la fluidez del tráfico. Tenga en cuenta los peligros de trabajar de noche (Reyes, 2021).

Al trazar una ruta, tenga en cuenta los siguientes factores: El camino más directo, autopistas, preferiblemente divididas, frente a las interestatales, Densidad de tráfico, Tener en cuenta los elementos y el tiempo, especialmente durante el invierno, con todas las pruebas y componentes esenciales límites de tiempo y descansos para los conductores, Consideración adicional a los

trabajadores de los turnos de tarde y noche, en lo que respecta al uso compartido de carriles de transporte público y privado (Riroroco, 2019).

Prioridad al transporte colectivo

En comparación con la comodidad de poseer un coche, el transporte público puede no resultar atractivo para los lugareños. Es menos flexible y los viajes suelen durar más porque no siempre va directo al destino del viajero. Se hacen muchas paradas para que los pasajeros puedan cambiar a otras rutas o modos de transporte, o para que el conductor pueda recoger a más pasajeros (Berardo & Vazquez, 2019). Por ello, el transporte público, como autobuses y tranvías, no suele considerarse un sustituto viable del automóvil personal. Los usuarios actuales son el público objetivo principal, pero al mejorar la fiabilidad del sistema, los tiempos de viaje y la imagen pública, las medidas también pueden atraer a nuevos clientes.

Incluir a los automovilistas particulares como público objetivo en sus esfuerzos de marketing requiere dar los pasos descritos anteriormente. Ventajas como el ahorro de tiempo y el aumento de la fiabilidad, especialmente en horas punta, deben constituir la base del mensaje (Mozo, 2019).

Congestión del tránsito urbano

La creciente facilidad de acceso a los automóviles puede atribuirse a varios factores, como el aumento del poder adquisitivo de las clases socioeconómicas de renta media, la mayor facilidad de acceso al crédito, los precios de venta más bajos, una mayor oferta debida a la recirculación de

coches usados, el crecimiento demográfico, el aumento del número de habitantes por hogar y el aumento del número de personas que viven en ciudades (Espada, 2022). Debido al aumento del poder adquisitivo de las clases socioeconómicas de renta media, al mayor acceso al crédito, a unos precios de venta relativamente más bajos, a una mayor oferta debida a la recirculación de coches usados, al crecimiento de la población, a la disminución del número de habitantes por hogar y a la escasa aplicación de políticas estructuradas en el ámbito del transporte urbano, hemos asistido a un aumento explosivo de estos fenómenos.

Cuando hay muchos coches en la carretera, el flujo de tráfico se ralentiza y se vuelve errático, situación conocida como congestión. Más de la mitad de la longitud total de la carretera, teniendo en cuenta los tramos no consecutivos, cumplía los criterios de congestión si la velocidad media espacial del flujo era inferior al 50% de la velocidad libre (Cárdenas, 2023).

2.2.1.4. Dimensión Social

Por otro lado, cuando se trata de los factores sociales, políticos, económicos y culturales que engloba el transporte urbano, se ponen de manifiesto tres factores clave, más o menos vinculados. Las condiciones necesarias para ampliar las opciones de viaje de las personas, lo que requiere un enfoque en sus necesidades y accesibilidad; las condiciones necesarias para asegurar la sostenibilidad ambiental de los modos de transporte que apoyan el transporte urbano; y las condiciones necesarias para asegurar la articulación de los distintos modos de transporte disponibles para las personas en una ciudad determinada (Escudero, 2017).

Las políticas de transporte urbano deben complementarse con un estudio de implicaciones sociales, teniendo en cuenta los individuos y colectivos

que serán impactados por la ejecución de cualquier proyecto de infraestructura o sus cambios para acomodar el tráfico, cuya área de influencia debe ser definida (Postorino & Sarné, 2020). La tarea es convertir las ciudades de hoy en entornos sostenibles y resolver condiciones cruciales para garantizar que las generaciones futuras tengan acceso a los recursos. Para lograr este objetivo, debemos construir nuestras ciudades de tal manera que puedan administrar el uso de sus recursos de acuerdo con los modelos emergentes de planificación global (Cruz-Muñoz, 2018). En este contexto, surge la noción de transporte urbano sostenible, definida como la consecuencia de una combinación de políticas de transporte y circulación que priorizan los modos de viaje no motorizados y colaborativos para posibilitar un acceso amplio y democrático al espacio urbano (Oliber, 2015).

Formación de cultura ciudadana

La educación para la ciudadanía se concibe como un proceso mediante el cual las personas aprenden a relacionarse cívicamente, reconocen sus derechos, toman conciencia de sus obligaciones y se implican activamente en la realidad que les rodea buscando respuestas a los grandes retos a los que se enfrenta la sociedad. Además, fomenta el aprendizaje de los principios democráticos, el contexto histórico y la apreciación de la complejidad de la vida social (Trillos-Pacheco & Cuello-Lazcano, 2020). Así, es evidente que la educación para la ciudadanía integra diversos escenarios que, en su conjunto, contribuyen al desarrollo de una ciudadanía ética, activa y responsable, lo que la convierte en un factor indispensable para la creación de sociedades estables y democráticas que fomenten la creación de nuevos espacios de participación social y la resolución colectiva de los problemas existentes (Herrera-Gómez, & Acosta-Zapata, 2019).

Espacios de la ciudad para los ciudadanos

Aunque existen diferencias de enfoque que demuestran una escisión en la reflexión sobre los equipamientos según se centre la atención en el papel del Estado o en los objetivos de la política de Bienestar, la teoría clásica de los equipamientos se inscribe en la lógica del Estado de Bienestar (Vallejo, M. H. (2019). El reto es cómo incorporar elementos cualitativos más allá de lo puramente cuantitativo. Asumir la complejidad exige adoptar nuevas lógicas que puedan superar los supuestos excesivamente simplificados del sistema de bienestar sobre lo que constituye una buena existencia. Es decir, una ciudad debe tener calzadas en buen estado, aparcamientos amplios, paraderos establecidos, aparcamientos debidamente patrullados, rutas de transporte público debidamente planificadas y señalizadas, una señalización adecuada.

Facilitar la convivencia urbana

Uno de los mecanismos asociados al aprendizaje es el comportamiento guiado por normas, que puede utilizarse para dar sentido a las conexiones recíprocas que pueden desarrollarse entre las personas en un entorno compartido como los lugares públicos de una ciudad (Páramo et al., 2019).

Es posible rastrear los orígenes de las normas sociales, morales y legales hasta cómo se comportan realmente los individuos entre sí. Para mantener la armonía social, es útil definir las "reglas sociales" como aquellas normas a las que deben atenerse las acciones, responsabilidades y rutinas de todos. Aunque no haya consecuencias formales por la desobediencia, es probable que el infractor se enfrente a un estigma social y quizá a una reprimenda. Por la sencilla razón de que el estudio depende en gran medida de la existencia de políticas públicas que establezcan las prioridades o limitaciones de esta convivencia urbana (Alarcón, 2020).

Respecto al patrimonio común

El transporte público se considera un "bien inferior" en economía, lo que significa que su uso disminuye a medida que aumenta la riqueza. Sin embargo, tanto el transporte público como los vehículos privados pueden considerarse "productos normales", cuyo consumo aumenta linealmente con la riqueza (Ipiña-García, 2019).

El bordillo de la acera está delimitado por una línea continua "amarillo sólido" para las zonas de estacionamiento prohibido y una línea blanca para el estacionamiento legal. En las zonas urbanas donde está permitido aparcar, los vehículos deben estacionarse en el lado legal de la calle, lo más cerca posible del andén o del límite lateral de la calzada, pero a no menos de treinta (30) centímetros del andén, y a no menos de cinco (5) metros de la intersección. El abandono de vehículos también incluye dejar un coche en una vía pública durante más de 48 horas sin conductor en zonas en las que no esté prohibido estacionar (Acero, 2022).

Estímulo a procesos de articulación

El Gobierno Abierto ha surgido como un nuevo enfoque prometedor en los últimos años, que promete mejorar la administración pública y empoderar a los ciudadanos mediante la creación de plataformas para la colaboración entre el Estado, las organizaciones sin ánimo de lucro y el sector privado en la formulación de políticas y la prestación de servicios entre el gobierno, las organizaciones sin ánimo de lucro y el sector privado para mejorar las políticas públicas y la prestación de servicios (Jáuregui, 2021).

La capacidad de convocar, dialogar y generar capacidades para transferir procesos y habilidades en un contexto preexistente es competencia de la

autoridad local de transporte. El proceso de articulación debe ir acompañado de transparencia e integridad en el uso de los recursos públicos, que pueden ser objeto de seguimiento, y del desarrollo de procedimientos e instrumentos esenciales para promover la ética pública (Letelier-Troncoso et al., 2019).

2.2.2. Satisfacción de los conductores de transporte público.

2.2.2.1. Definiciones

Son las expectativas explícitas e implícitas de los conductores de combi de transporte público en cuanto a la calidad de su trabajo en el sector de transporte de viajeros (Moya, 2017). El propósito de las encuestas de satisfacción de los conductores de combi es analizar objetivamente las percepciones de los conductores de combi sobre una variedad de circunstancias de salud, trabajo y ocio y utilizar este conocimiento para mejorar el diseño de la política pública de transporte urbano, si corresponde. Es solo un medio para un fin, no un objetivo en sí mismo. La intención es aplicar los datos recopilados para mejorar el transporte urbano en la ciudad de Huaraz.

2.2.2.2. Situación laboral de los conductores

La salud ocupacional se preocupa por promover la salud de los empleados en el lugar de trabajo, monitorear las condiciones de trabajo e identificar, eliminar o modificar elementos que son perjudiciales para la salud de los empleados (Medina, 2022). Pocos conductores de combi son conscientes de que las posiciones inadecuadas de asiento y conducción provocan miles de casos anuales de dolor de espalda y cuello. La ergonomía del conductor es un campo que merece la pena investigar; su objetivo es mejorar la salud de

los conductores de combi mediante la aplicación de disciplinas como la biología, la psicología, la ingeniería y el diseño al proceso de hacer que los coches y los camiones sean lugares más cómodos para pasar el tiempo. (Oviedo, et al., 2016). Además, en relación con la productividad, el absentismo, el estrés y la rotación de personal, la satisfacción laboral es una preocupación creciente para las empresas de transporte (Robbins & Judge, 2017).

2.2.2.3. Dimensión 1: Condiciones de salud

Las responsabilidades del conductor consisten únicamente en pilotar la unidad de transporte a lo largo de una ruta predeterminada entre los puntos de partida y de llegada, pudiendo hacer paradas en lugares intermedios. La velocidad máxima del vehículo está limitada a 40 kilómetros por hora por el Código de Tránsito, y se espera que los conductores recojan el mayor número posible de pasajeros a lo largo de la ruta (Merino, 2021). Para ello, se apoyan en los llamados "dateros", que indican al conductor cuánto tiempo ha pasado desde que su coche se cruzó por última vez con otro vehículo de la flota de la empresa, lo que le permite calibrar mejor su ritmo y evitar competiciones de pasajeros.

Podría afirmarse que una parte considerable de los conductores de furgonetas de transporte público metropolitano se ven afectados por la monotonía de su empleo y las variables que influyen en su salud a todos los niveles (físico, mental y social) (Delgado, 2019).

Conducir ha sido considerado durante mucho tiempo como una de las profesiones más peligrosas del planeta. Desde variables ambientales y físicas

hasta largas horas de estar sentado y patrones de trabajo irregulares, todo lo cual representa un riesgo para la población conductora, provocando riesgo postural y dolor en el sistema musculoesquelético y articular (Cruz-Muñoz, 2018).

En términos de riesgo postural y dolor musculoesquelético entre los conductores de combi de autobuses urbanos mecánicos, existe una fuerte propensión que se relaciona en primer lugar con el diseño ergonómico del automóvil. La restringida capacidad de absorción de impactos de la suspensión mecánica, la mayor rigidez, el efecto debilitador de las vibraciones del vehículo y el mayor número de movimientos y cambios posturales inducidos por los fallos del terreno juegan en contra de estos vehículos (Faulin et al., 2019).

En cuanto a los factores que afectan la salud de los conductores de combi, se podría argumentar que una proporción considerable de los conductores de combi de transporte público urbano se ven afectados física, mental y socialmente por factores inherentes a su profesión, que posteriormente se clasifican como riesgos laborales, lo que con frecuencia resulta en ausentismo laboral. Este es un fenómeno costoso, que implica un impacto financiero. Conducir ha sido considerado durante mucho tiempo como una de las profesiones más peligrosas del planeta. Desde la exposición a elementos ambientales y físicos hasta largas horas de estar sentado y patrones de trabajo irregulares, que representan un riesgo para la población que conduce al generar riesgo postural y malestar en el sistema musculoesquelético y articular (Mallma-Acuña et al., 2013). En términos de riesgo postural y dolor

musculoesquelético entre los conductores de combi de autobuses urbanos mecánicos, existe una fuerte propensión que se relaciona en primer lugar con el diseño ergonómico del automóvil. Una desventaja de estos autos es la limitada capacidad de absorción de la suspensión mecánica, la mayor rigidez, el efecto perjudicial de la vibración vehicular y el mayor número de movimientos y ajustes posturales provocados por las imperfecciones del terreno (Mendinueta-Martínez et al., 2017).

2.2.2.4. Dimensión 2: Condiciones de trabajo

La salud en el lugar de trabajo se refiere a fomentar la salud de los empleados, monitorear las circunstancias del lugar de trabajo y detectar, eliminar o alterar las variables que son perjudiciales para la salud de los empleados. El bienestar laboral está asociado con las características del trabajo (variedad de tareas, autonomía y capacidad para usar el conocimiento), prácticas laborales de alto desempeño (colaboración y comunicación horizontal y vertical) y factores del entorno laboral (relaciones con la gerencia, seguridad laboral y entorno social) (Mendinueta-Martínez et al., 2017).

La evaluación que el trabajador hace de su propia salud y bienestar se basa en la información obtenida en el lugar de trabajo, y los problemas de salud pueden provocar reacciones negativas en el trabajo que bajen la moral y la productividad. A la hora de fichar a la entrada y a la salida, los conductores suelen hacer jornadas de 16 horas, muy por encima del mínimo de ocho horas que exige la ley. No hay ninguna ley que contemple explícitamente situaciones como ésta, aunque puede considerarse una jornada laboral

inusual. Cada conductor, junto con el propietario del vehículo, establece su propio horario de trabajo diario y semanal (Galicía et al., 2021).

Los conductores en este escenario experimentan problemas respiratorios, dolor de espalda y problemas de visión. Además, el estrés del trayecto matutino puede desencadenar migrañas en algunas personas. Su importancia se debe al hecho de que el comportamiento no está determinado por las condiciones laborales actuales, sino que está influenciado por las opiniones del empleado sobre estos elementos y, por lo tanto, está vinculado a la interacción de los rasgos personales y organizativos (Zamora & Cruz, 2012)

2.2.2.5. Dimensión 3: Tiempo libre

Si bien el tiempo libre es crítico en la vida de cada individuo, sus ventajas y consecuencias han recibido poca atención en los entornos laborales y no laborales de los empleados y, más particularmente, en la función que esta variable juega en la salud (Zamora & Cruz, 2011). Se define como el tiempo de ausencia de los compromisos laborales, o más precisamente, el tiempo que queda después de cumplir con todos los compromisos laborales (Córdoba & Por desgracia, la vida diaria de un conductor de combi está plagada de factores estresantes, ya sea en casa (ya que la mayoría de los conductores de autobús son también el principal sostén de sus hogares) o en la carretera (ya que la vida de los pasajeros descansa literalmente en tus manos, lo que supone una enorme responsabilidad; pueden gritarte obscenidades y debes guardar silencio y abstenerte de defenderte) (Chang & Palacios, 2021).

Las autoridades que a menudo intentan robarnos dinero, la mayor competitividad debida a la proliferación de unidades (a veces incluso dentro

de la misma nita), etcétera. Sin embargo, pocos individuos aprecian la gravedad de las obligaciones que recaen sobre el conductor; si lo hicieran, muchos renunciarían al volante (Miglierina & Sánchez, 2020). El conductor es valiente porque es uno de los primeros héroes, experto en utilizar el riesgo y el ingenio para evitar daños y proteger a otros que le importan. Como resultado, pasan su tiempo fuera del trabajo y en los desplazamientos con sus seres queridos, y socializan y beben más los fines de semana.

De acuerdo con el Decreto Supremo No. 009-2004-MTC, los conductores de combi de vehículos de servicio público no pueden permanecer al volante por más de cinco (5) horas continuas durante el servicio diurno o más de cuatro (4) horas continuas durante el servicio nocturno. pero esta realidad no se cumple aún más en el transporte público, exponiéndolos a un alto nivel de fatiga acumulada y desencadenando una fatiga crónica más compleja de la que la recuperación es imposible. Esto finalmente da como resultado que el conductor del transporte público tenga un trabajo sedentario (Lara, 2019), uno de los primeros autores en dedicar considerable atención a la idea del tiempo libre, destacó al menos tres usos críticos para el mismo: la relajación, la recreación y el crecimiento personal. Además, sirvió de base para otras definiciones, como la desarrollada por (Sánchez et al., 2013), quien define el tiempo libre como el tiempo transcurrido fuera de la jornada laboral, el tiempo de transporte, las actividades fisiológicas necesarias para el mantenimiento de la el ciclo de vida, así como el tiempo transcurrido fuera de todas las obligaciones profesionales, familiares y sociales (Abasto et al., 2018).

2.3. Marco legal

- Constitución Política del Perú, (31/12/ 1993).

La legislación y constitución suprema de Perú es la Constitución Política de 1993, a menudo conocida como la "Constitución Fujimorista" o la "Constitución de Fujimori". Fue redactada por el Congreso Constituyente Democrático al inicio del gobierno de Alberto Fujimori. Este congreso fue convocado tras el autogolpe de Estado de 1992 que disolvió ambas cámaras del congreso. Fue ratificado en un referéndum en 1993, cuyos resultados han sido impugnados por algunos grupos. No obstante, este referéndum ha sido reconocido y confirmado por organismos internacionales. Todo el sistema jurídico nacional se basa en este principio fundamental. Todas las leyes de la República se basan en las ideas que establece en áreas tan diversas como el derecho, la política, la sociedad, la filosofía y la economía. La Constitución del Perú establece y regula los derechos y libertades de los ciudadanos peruanos, así como la organización de las autoridades e instituciones políticas del país. Tiene primacía sobre el resto de la legislación y debe ser acatada sin cuestionamientos.

- LEY N° 27181 Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre

La presente ley establece los lineamientos generales económicos, organizacionales y reglamentarios del transporte y tránsito terrestre y rige en todo el territorio de la república del Perú. El objetivo principal del estado en materia de transporte se orienta a la satisfacción de las necesidades de los usuarios y el resguardo de sus condiciones de seguridad y salud, así como a la protección del ambiente y la comunidad en su conjunto. Además, es

importante resaltar que la presente norma es la base fundamental de todas las políticas de transporte a nivel nacional dentro de la cual están determinadas todas *las dimensiones físicas y sociales*, así como todos los indicadores propuestos en el presente estudio.

- Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, Reglamento Nacional de Administración de Transporte.

El presente reglamento tiene como objetivo principal regular los servicios de transporte terrestre de personas y mercancías de conformidad con los lineamientos establecidos en la ley N° 27181, así mismo quedan excluidos los servicios de transporte ferroviario y el servicio de transporte especial de usuarios en vehículos menores motorizados o no motorizados quienes se rigen por sus propias leyes y reglamentos respectivos. Los indicadores que tienen relación con la presente norma son básicamente todas las de la dimensión social y parte de la dimensión física tales como: ordenar el tránsito de vehículos, prioridad al transporte colectivo y congestión de tránsito urbano.

- Resolución Directoral N° 018-2016-MTC, Manual de dispositivos de Control de Tránsito. (junio del 2016)

Documento oficial que contiene los diferentes dispositivos para el control de tránsito o movilidad, definiendo el diseño, construcción, rehabilitación, mejoramiento, conservación o mantenimiento de los dispositivos de control de tránsito tanto temporales como permanentes, ya sea para zonas urbanas como rurales. Lo dispuesto por el presente manual es de carácter normativo y de cumplimiento obligatorio por los órganos responsables de la gestión de

la infraestructura vial en sus respectivas jurisdicciones. Dentro de la presente norma está considerada exclusivamente la dimensión física con la totalidad de sus indicadores, ya que dicho manual pone los parámetros técnicos para el acondicionamiento de las vías tanto en señalización vertical u horizontal.

- Decreto Supremo N° 017-2007-MTC, Reglamento de Jerarquización Vial. Norma que establece los criterios de clasificación de las vías destinados a orientar las decisiones de inversión y operación de éstas en función de los roles que establece, clasificando las rutas como red vial nacional, departamental o regional, y red vial vecinal o rural. Por ende, esta norma está ligada a la capacidad de administración y mantenimiento de las vías según los niveles de gobierno por jurisdicción y dentro de ésta quedan clasificadas tanto las *dimensiones físicas y sociales* con todos sus indicadores considerados en el presente estudio.
- Resolución Directoral N° 4848-2006-MTC, Clasificación Vehicular. Norma que establece las categorías de los vehículos para transporte de personas y/o cargas a nivel nacional, clasificación que comprendo todo vehículo motor y/o eléctrico que va desde una motocicleta hasta buses, camiones, remolques, etc. Se consideró el *equilibrio entre transporte individual y colectivo como indicador de la dimensión física* por la importancia de su clasificación dentro de la variedad y diseño de los vehículos.
- Ley N° 27972 Ley Orgánica de Municipalidades (27/05/2003).

Ley que brinda autonomía administrativa y presupuestal a los gobiernos locales, dotándolas de la independencia suficiente para gobernar dentro de sus respectivas jurisdicciones. Siendo así podemos analizar lo mencionado en su Art. 1°, *Los gobiernos locales son entidades básicas de organización territorial del estado y canales inmediatos de participación vecinal en los asuntos públicos, que institucionalizan y gestionan con autonomía los intereses propios de las correspondientes colectividades, siendo elementos esenciales del gobierno locales, el territorio la población y la organización.* Además, en su Art. 81° relacionado al tránsito, vialidad y transporte público menciona las funciones que tiene la municipalidad en dicha materia. Sin duda además de que la presente norma faculta la entidad local para proponer más y mejores políticas de transporte a través de ordenanzas municipales. De ésta también han sido extraídas en forma genérica las *dimensiones físicas y sociales* para su respectivo análisis con respecto a la primera variable.

- ORDENANZA MUNICIPAL 023-2010-MPH, Ordenanza Municipal que aprueba el Plan Integral Regulador del Transporte Urbano e Interurbano de la ciudad de Huaraz.

La presente norma regula y plasma las rutas urbanas e interurbanas aptas para ser autorizadas a empresas que desean prestar el servicio de transporte público regular de personas en camionetas rurales. Norma orientada de la cual se extrae principalmente la *dimensión física con sus respectivos indicadores.*

- ORDENANZA MUNICIPAL 014-2015-MPH, Ordenanza Municipal que aprueba el Reglamento del Servicio de Transporte Público de Personas en la Provincia de Huaraz.

La presente ordenanza regula el transporte regular de personas y carga en vehículos mayores en la provincia de Huaraz, contemplando dentro del ámbito del reglamento, la autorización, administración, fiscalización y sanción de transportistas, empresas de transporte y usuarios involucrados en este sector. Siendo considerado también una norma que tiene rango de ley en su jurisdicción, abarca el 80% de las *dimensiones físicas y sociales* por su gran importancia legal a nivel local y por ser extracción suscita del D.S 017-2009-MTC.

- ORDENANZA MUNICIPAL 011-2015-MPH, Ordenanza Municipal que aprueba Las Zonas Rígidias y de Estacionamiento en la ciudad de Huaraz e Independencia en la provincia de Huaraz.

Norma que delimita y restringe de manera puntual calles y avenidas donde está prohibido estacionarse, así mismo describe aquellos jirones y avenidas donde si están permitido los estacionamientos. Importante aclarar que la presente ordenanza solo está enfocada en jirones y avenidas principales de la zona urbana de la ciudad de Huaraz e Independencia. Siendo la *distribución de espacios públicos* el indicador más representativo de esta norma.

- Decreto Supremo N.º 0027-2003 VIVIENDA Reglamento de Acondicionamiento Territorial y Desarrollo Urbano (06/10/2003)

En las provincias metropolitanas, compuestas por jurisdicciones distritales que forman una continuidad física, social y económica, esta herramienta técnico-normativa orienta y rige la gestión territorial y el crecimiento urbano sostenible. Las Municipalidades Provinciales son las encargadas de los procesos de planificación, aprobación e implementación del Plan de Desarrollo Urbano. Dentro de sus competencias, los Municipios de Distrito elaboran el Plan Urbano de Distrito y supervisan la aplicación del Plan de Desarrollo Urbano. Norma que establece parámetros técnicos genéricos con respecto a la distribución de calles, avenidas, etc. Dentro de esta también se encuentran consideradas las dimensiones físicas del presente estudio.

- Decreto Supremo N° 005-2012-TR Reglamento de Seguridad y Salud en el Trabajo (25/04/2012).

Su objetivo es fomentar una cultura nacional de prevención de riesgos laborales basada en el reconocimiento de la responsabilidad del empresario en materia de seguridad, la supervisión y regulación del Estado y la participación activa de los trabajadores y sus sindicatos. Las normas que aquí se establecen pretenden garantizar que los trabajadores dispongan de un entorno seguro y saludable en el que realizar su trabajo, y protegerles en caso de que se produzca un accidente. Esta norma tiene relación directa con las dimensiones de la segunda variable, que prevé *las condiciones de salud, condiciones de trabajo y el tiempo libre de los conductores*.

- Ley del Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental Ley N° 27446 (20/04/2001).

Esta ley establece los principios generales para realizar evaluaciones de impacto ambiental dentro de las fronteras del país. Si su proyecto de construcción, reforma o reparación puede tener consecuencias graves sobre el medio ambiente, debe contratar a un consultor ambiental para que realice una Evaluación de Impacto Ambiental. Los proyectos de obras, construcciones y actividades extractivas, productivas, comerciales y de servicios, entre otras, así como las inversiones de capital público, privado o mixto susceptibles de generar impactos ambientales negativos significativos están obligados a someterse a una Evaluación de Impacto Ambiental.

- Decreto Supremo N.º 074-2001-PCM Estándares Nacionales de Calidad Ambiental del Aire (22/06/2001).

La Norma de Calidad Ambiental (NCA) fue creada como un instrumento de gestión ambiental que proporciona un índice cuantitativo de la calidad del medio natural en todo el país. En estos términos se hará público el Proyecto de Decreto Supremo que aprueba las Normas de Calidad Ambiental del Aire para los parámetros cadmio, arsénico y cromo en PM10 y su Exposición de Motivos. el Reglamento Nacional de Normas de Calidad Ambiental del Aire, cuyo objetivo primordial es salvaguardar la salud humana. Se fijan valores estándar para los contaminantes atmosféricos a escala nacional y se esbozan orientaciones para llegar a ellos. Los principales criterios de calidad del aire tienen en cuenta los contaminantes atmosféricos en sus niveles máximos de concentración.

- Decreto Supremo N.º 085-2003-PCM Reglamento de Estándares Nacionales de Calidad Ambiental para el Ruido (30/10/2003).

Las Normas Nacionales de Calidad Ambiental para el Ruido fijan el límite máximo de decibelios en los distritos comerciales en 70 durante el día y 60 por la noche. En las zonas residenciales, las cifras son 60/50, respectivamente. En las zonas industriales, los niveles máximos diurnos de 80 y los mínimos nocturnos de 70 son habituales. Para preservar la salud, mejorar la calidad de vida de la población y avanzar en el desarrollo sostenible, esta norma especifica los requisitos nacionales de calidad ambiental del ruido y las reglas para no superarlos. La contaminación acústica se define como la exposición al ruido a niveles que plantean problemas de salud y seguridad para los seres humanos, ya sea en el medio natural o en entornos construidos.

2.4. Definición de Términos

Área urbana continua: Se considera al territorio compuesto por regiones urbanas ubicadas en provincias adyacentes que han crecido hasta formar un escenario de conurbación como resultado de su expansión (Aguirre, 2017).

Condiciones de seguridad: Es el conjunto de normas que los transportistas deben cumplir para limitar el peligro de accidentes de tráfico u otros tipos de percances que se produzcan durante la prestación del servicio (Fernández, 2016).

Conductor: El titular de la licencia correspondiente está autorizado a operar vehículos utilizados para el transporte terrestre de personas y / o mercancías (Cruz-Muñoz, 2018).

Condiciones de salud: Acciones que facilitan a un trabajador realizar sus labores en un entorno no agresivo y en condiciones personales no agresivas con el fin de proteger su salud (Moya, 2017).

Condiciones de trabajo: Son un conjunto de elementos relacionados con las personas y sus comportamientos, los materiales utilizados, los equipos o herramientas utilizados y el entorno en el que operan los trabajadores que pueden tener un efecto en su salud (Zamora & Cruz, 2012).

Dimensión Física: Las políticas de transporte urbano incluyen el análisis de espacios públicos de calidad, y deben ser atractivo, vital y accesible; además, logra estimular el desarrollo de diferentes actividades económicas (Jáuregui, 2021).

Dimensión Social: Las políticas de transporte urbano deben complementarse con un estudio de implicaciones sociales, teniendo en cuenta los individuos y colectivos que serán impactados por la ejecución de cualquier proyecto de infraestructura o sus cambios para acomodar el tráfico, cuya área de influencia debe ser definida (Postorino & Sarné, 2020).

Frecuencia: La cantidad de viajes que comienzan dentro de un período de tiempo específico (Quintero-González, 2017).

Organismos públicos: Son instituciones de derecho público con personería jurídica, vinculados o dependientes de las administraciones públicas y cuyo objeto es el desempeño o la gestión de funciones administrativas del estado (Lachenal & Martinez, 2009).

Las políticas de transporte urbano: Normas que integran objetivos interrelacionados con la transformación física, social y económica del territorio

urbano, de acuerdo con los tres pilares del desarrollo sostenible (Pojani & Stead, 2018)

Reforma del estado: Es la transformación institucional mediante modificación de procesos y de las estructuras de gestión del gobierno para abordar las deficiencias del sector público y atender las solicitudes de los usuarios (Vecinday et al., 2022).

Satisfacción de los conductores de combi: Está relacionada con características específicas del trabajo como; diversidad de tareas, autonomía y capacidad para aplicar conocimientos, acompañado de las prácticas laborales de alto desempeño (Merino, 2021).

Servicio de transporte: Servicios que transportan personas o mercancías a través de la tierra y que han recibido un permiso o una concesión del gobierno correspondiente (Aloui et al, 2021).

Terminal terrestre: Construcción que complementa el servicio de transporte terrestre que incluye equipos para el embarque y desembarque de pasajeros y / o productos en línea con las normas vigentes (Casas et al., 2019).

Tiempo libre: Se describe al tiempo que se pierde fuera de los compromisos laborales o, más precisamente, el tiempo restante después de que se han cumplido todos los compromisos laborales (Córdoba & Moreno, 2013).

Transporte urbano: Es el traslado de personas dentro de las ciudades, mediante el transporte público, en vehículo u otro medio de transporte (Rivas et al., 2019).

2.5. Hipótesis

Hipótesis general:

1. Existe una relación directa y significativa entre las políticas de transporte urbano y la satisfacción de los conductores de transporte urbano en la ciudad de Huaraz, 2021.

Hipótesis específicas:

2. Existe una relación directa y significativa entre la dimensión física y la satisfacción de los conductores de transporte urbano de la ciudad de Huaraz, 2021.
3. Existe una relación directa y significativa entre la dimensión social y la satisfacción de los conductores de transporte urbano de la ciudad de Huaraz, 2021.

2.6. Variables

Variable X₁: Políticas de transporte urbano.

Variable X₂: Satisfacción de los conductores de combi.

Tabla 1

Operacionalización de Variables

Variables	Dimensiones	Indicadores	Instrumento
Política de transporte urbano	Dimensión Física	Distribución de espacios públicos	Cuestionario
		Ordenar el tránsito de vehículos	
		Equilibrar espacio entre transporte individual y colectivo.	
	Dimensión Social	Prioridad al transporte colectivo	
		Congestión del tránsito urbano	
		Formación de cultura ciudadana	
Dimensión Social	Espacios de la ciudad para los ciudadanos		
	Facilitar la convivencia urbana		
	Respecto al patrimonio común		

		Estímulo a procesos de articulación	
Satisfacción de los conductores	Condiciones de salud	Cansancio o aburrimiento	
		Cansancio visual	
		Hábitos alimenticios	
		Higiene oral	
		Pausas activas en el trabajo	
		Prevención de la obesidad	
	Condiciones de trabajo	Importancia del trabajo	
		Interés en su trabajo	Cuestionario
		Decisión sobre el ritmo de trabajo	
		Valoración en el trabajo	
	Tiempo libre	Aprender nuevos conocimientos	
		Desarrollo de creatividad e iniciativa	
		Practica deporte o hace ejercicio	
		Actividades comunitarias	
		Salir a pasear con hijos, pareja, amigos	

Nota. Elaboración Propia

Capítulo III

METODOLOGIA

3.1. Tipo de Investigación

El enfoque de la investigación fue cuantitativo; por su finalidad fue aplicada. De acuerdo al tipo de estudio fue de alcance correlacional. Sobre el estudio según Hernández & Mendoza (2018) el objetivo de este análisis es establecer la naturaleza y la fuerza de la conexión entre las numerosas ideas, conceptos y variables incluidas en este análisis.

3.2. Diseño de Investigación

El diseño de investigación fue de tipo no experimental y transversal, ya que la recopilación de la información se desarrolló en un periodo determinado sin manipular las variables del objeto de estudio, Según Ñaupas et al., (2018) a diferencia de la investigación experimental, que busca crear un escenario de

investigación, la investigación no experimental busca simplemente observar los sucesos del mundo real. Las variables independientes de la investigación no experimental son sucesos naturales que no pueden controlarse ni modificarse de ninguna manera, puesto que ellos y sus consecuencias ya han tenido lugar.

3.3.Población y muestra

Población

En esta investigación, los conductores de combi de Huaraz representan la población, que hasta el mes de diciembre del 2021 son 577 conductores de combi.

Nota: Solo se está considerando las empresas de transporte público que hacen servicio de transporte masivo de personas tanto urbano como interurbano (Líneas-Combis)

Quedan excluidos las empresas de taxis, taxis colectivos, mototaxis y camiones de carga.

Tabla 2

Población de conductores de combi de transporte publico

ITEM	EMPRESA	Cantidad Conductores de combi
1	EMPRESA DE TRANSPORTES TURISMO 15 S.A.	72
2	EMPRESA DE TRANSPORTES Y SERVICIOS TURISTICOS CHURUP S.A.	34

3	EMPRESA DE TRANSPORTES Y SERV. MULTI. NUEVA ERA SAC.	42
4	EMPRESA DE TRANSPORTES SERV. MULTIPLES TURISMO 10 S.A.	49
5	EMPRESA DE TRANSPORTES 12 S.A.	40
6	EMPRESA DE TRANSPORTES Y TURISMO 18 S.A.	40
7	EMPRESA DE TRANSPORTES C22 SAC	31
8	EMPRESA DE TRANSPORTES Y SERV. MULT. BUENOS AMIGOS S.A.C.	20
9	EMPRESA DE TRANSPORTES SERVICIOS Y CONSTRUCCION HUASCARAN S. A	36
10	EMPRESA DE TRANSPORTES TURISMO Y SERV. MULT. GENERACION 20 SAC	21
11	EMPRESA DE TRANSPORTES CORPORACION CORDILLERA NEGRA 13 SAC.	28
12	EMPRESA DE TRANSPORTES TURISMO 2 SRL.	32
13	EMPRESA DE TRANSPORTES PARIA WILCAHUAIN SRL.	17
14	EMPRESA DE TRANSPORTES SERVICIOS NACIONALES DEL PERU S.A.	19
15	EMPRESA DE TRANSPORTES LOS VERTIENTINOS S.A.	10
16	EMPRESA DE TRANSPORTES PITEK SRL.	10
17	EMPRESA DE TRANSPORTES CAMPER ISOBE SRL.	14
18	EMPRESA DE TRANSPORTES ANCOMARCA SAC.	12
19	EMPRESA DE TRANSPORTES SERVICIOS MULTIPLES N.º 1 SRL.	21
20	EMPRESA DE TRANSPORTES Y SERVICIOS MULTIMODAL S.S 1 S.A.	29
TOTAL		577

Nota. Datos obtenidos del reporte facilitado por el área de Autorizaciones de la Sub Gerencia de Transporte y Seguridad Vial de la Municipalidad Provincial de Huaraz en el año 2021.

Muestra

Para la obtención de nuestra muestra aplicaremos la siguiente fórmula propuesto por (Supo & Zacarias, 2020):

$$n = \frac{z^2 * pq(N)}{e^2(N - 1) + Z^2pq}$$

Dónde:

N: 577 Población conocida

p: 0,50 Probabilidad a favor

q: 0.50 Probabilidad en contra

E: 0,05 Intervalo bajo los que se considera q (+-5%)

Z: 1,96 Nivel de confianza del 95%

$$n = \frac{(1.96)^2 * 0.5 * 0.5 * 577}{(577 - 1) * 0.05^2 + 1.96^2 * 0.5 * 0.5}$$

$$n = 230.86$$

3.4.Técnicas e Instrumento(s) de recolección de datos

- ✓ Encuesta: Dirigida a los conductores de combi de transporte urbano de la ciudad de Huaraz.
- ✓ Instrumento: Será validado mediante juicio de tres expertos, el cual tendrá una alta fiabilidad y coherencia interna. El cuestionario incluirá además preguntas relacionadas con las variables de la investigación para que podamos obtener todos los datos que necesitamos.

- ✓ Para la variable satisfacción del conductor se adaptará el instrumento propuesto por Córdoba & Moreno, (2013)

3.5. Plan de procesamiento y análisis estadístico de datos

➤ Procesamiento de datos

Se empleó el análisis estadístico para examinar los datos, y cada variable se sometió a su propio conjunto de estadísticas descriptivas y se mostró según una distribución de frecuencias predeterminada. Los datos recogidos se analizaron utilizando el esquema de codificación designado. Utilizando el paquete de software estadístico SPSS v26, la información recogida se introdujo en una base de datos diseñada para las mediciones.

➤ Análisis de la información

La hipótesis del estudio se contrastó mediante una técnica estadísticas. Además, De acuerdo con Supo & Zacarias, (2020) se realizó la prueba de normalidad mediante Kolmogórov-Smirnov. Se interpretó los resultados de la investigación y se ofreció una síntesis, de la que se extrajeron las conclusiones y sugerencias del estudio.

Capítulo IV

RESULTADOS Y DISCUSION

4.1. Presentación de Resultados

Información general

Tabla 3

Características de los conductores de combi

	Característica	Frecuencia	Porcentaje
Formación	Secundaria	77	33.3
	Técnico	145	62.8
	Universitario	9	3.9
	Total	231	100,0
Estado civil	Soltero	61	26.4
	Conviviente	111	48.1
	Casado	38	16.5
	Separado	11	4.8
	Viudo	10	4.3
	Total	231	100,0
Categoría del brevete	A1	16	6.9
	A2A	23	10.0
	A2B	157	68.0
	A3A	32	13.9
	A3C	3	1.3
	Total	231	100,0
Edad	<= 29	61	26.4
	30 - 38	66	28.6
	39 - 45	50	21.6
	46+	54	23.4
	Total	231	100,0

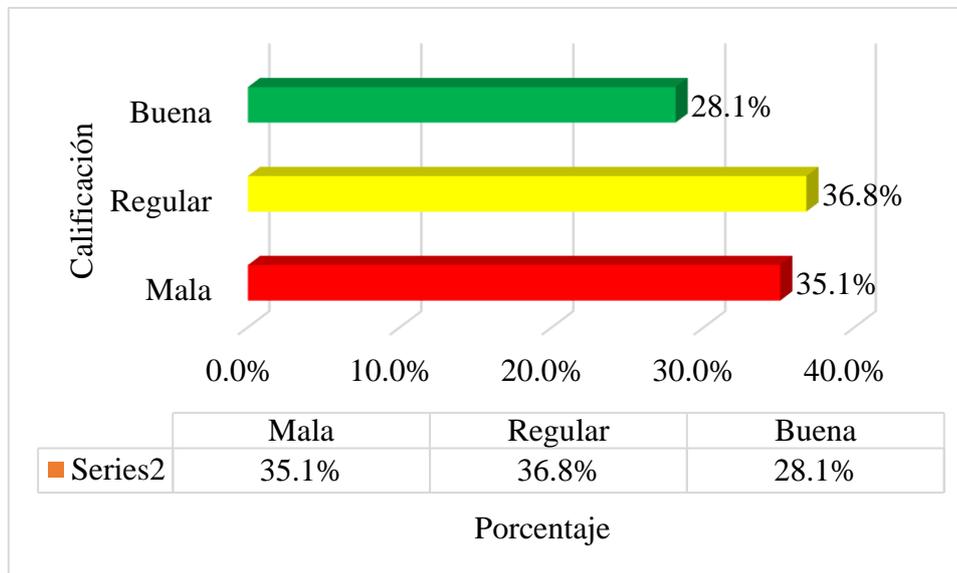
Nota. Datos obtenidos como resultado de la aplicación del cuestionario.

De la tabla 3, se observa que los conductores son de formación técnica en un 62.8%, Por otro lado, el 48.1% es conviviente y el 28.6% se encuentra entre las edades de 30 a 38 años. Así mismo, el 68.0% usa el brevete A2B.

VARIABLES POLÍTICAS DE TRANSPORTE URBANO

Figura 1

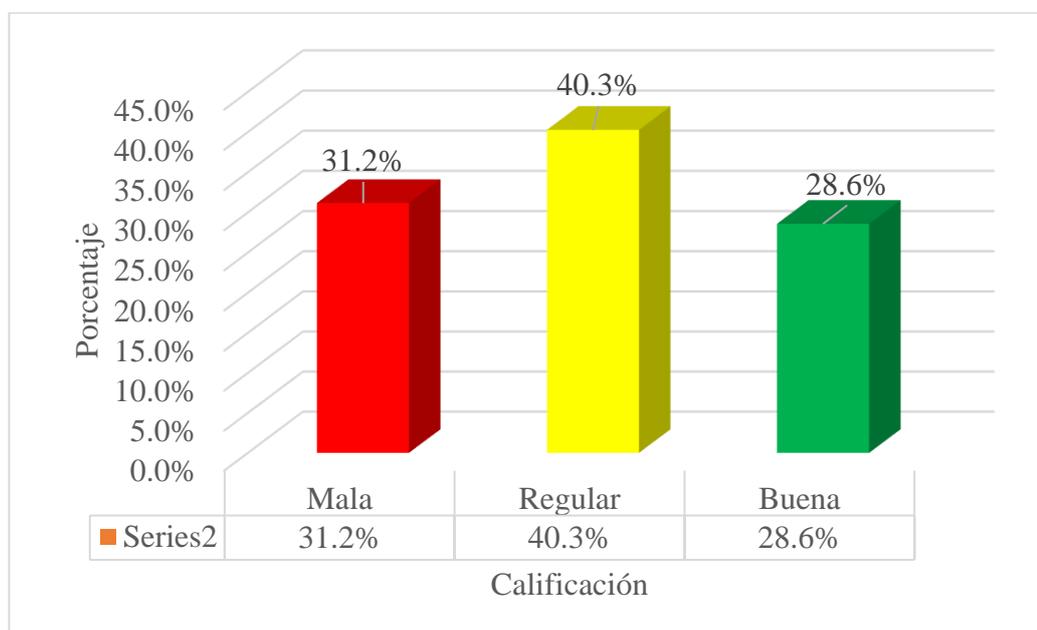
Calificación de la dimensión física.



Nota: La figura muestra que el 36.8% de los conductores de combi de transporte urbano de la ciudad de Huaraz califican de regular la dimensión física de las políticas de transporte urbano, mientras que el 28.1% lo califican como buena.

Figura 2

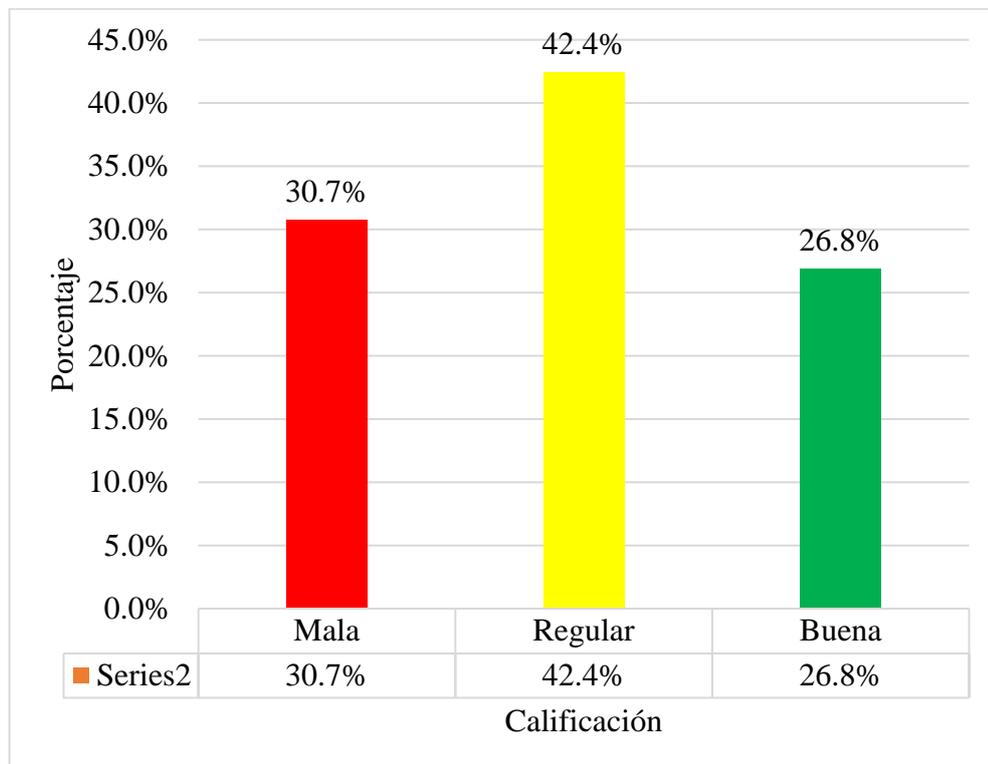
Calificación dimensión social.



Nota: La figura muestra que el 40.3% de los conductores de combi de transporte urbano de la ciudad de Huaraz califican de regular la dimensión social de las políticas de transporte urbano, mientras que el 28.6% lo califican como buena.

Figura 3

Calificación de las políticas de transporte urbano.

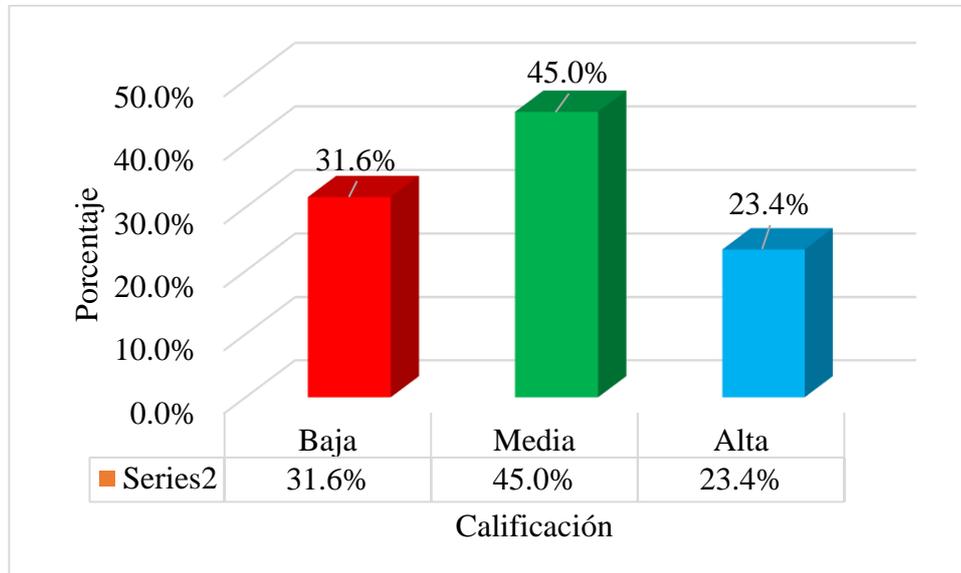


Nota: La figura muestra que el 42.4% de los conductores de combi de transporte urbano de la ciudad de Huaraz califican de regular las políticas de transporte urbano, mientras que el 26.8% lo califican como buena.

Variable Satisfacción de los conductores de combi

Figura 4

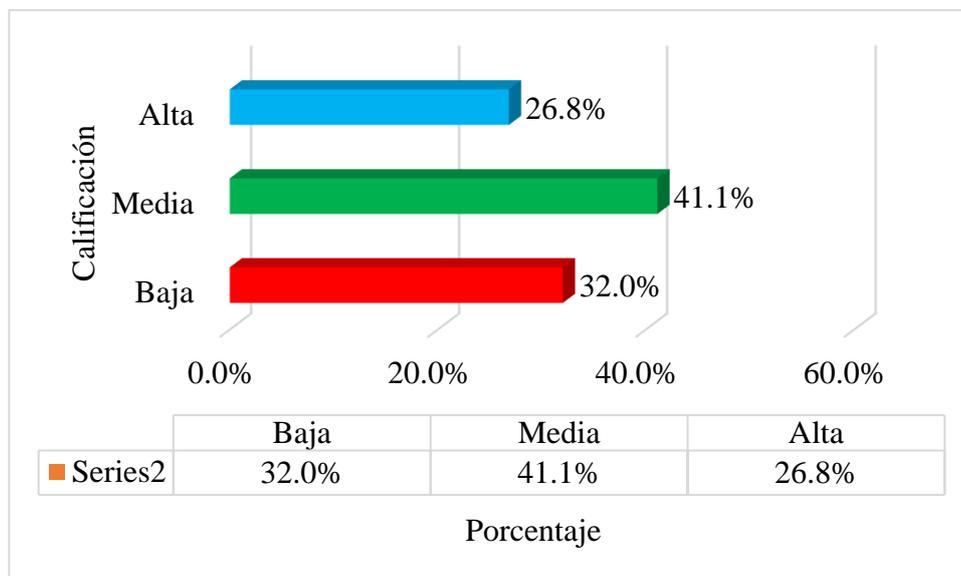
Condiciones de salud.



Nota: La figura muestra que el 45.0% de los conductores de combi de transporte urbano de la ciudad de Huaraz califican de media la dimensión condiciones de salud de la satisfacción de los conductores de combi, mientras que el 23.4% lo califican como alta.

Figura 5

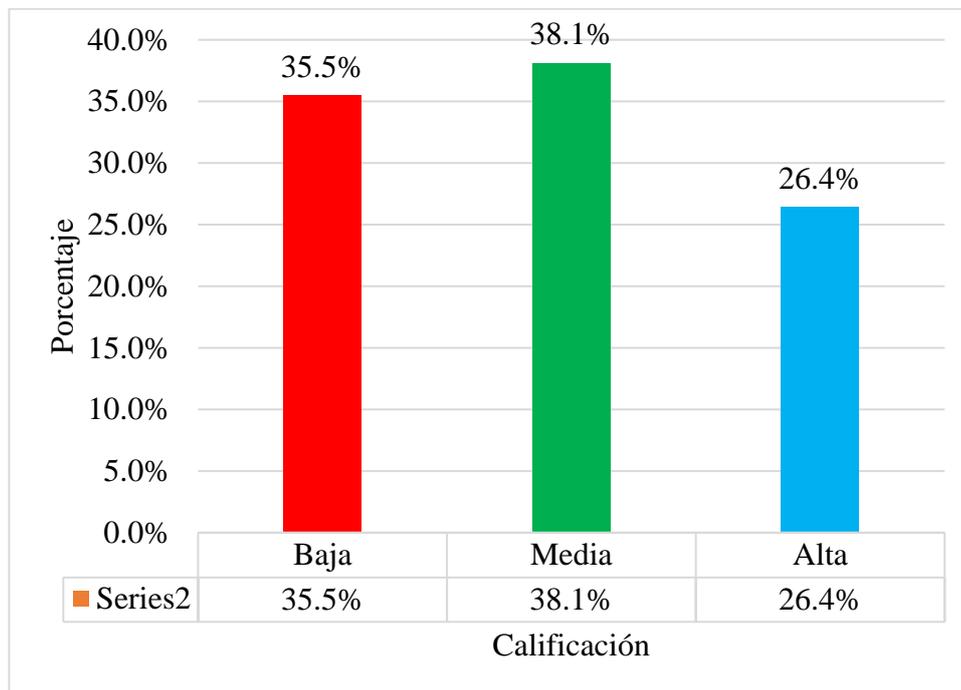
Condiciones de trabajo.



Nota: La figura muestra que el 41.1% de los conductores de combi de transporte urbano de la ciudad de Huaraz califican de media la dimensión condiciones de trabajo de la satisfacción de los conductores de combi, mientras que el 26.8% lo califican como alta.

Figura 6

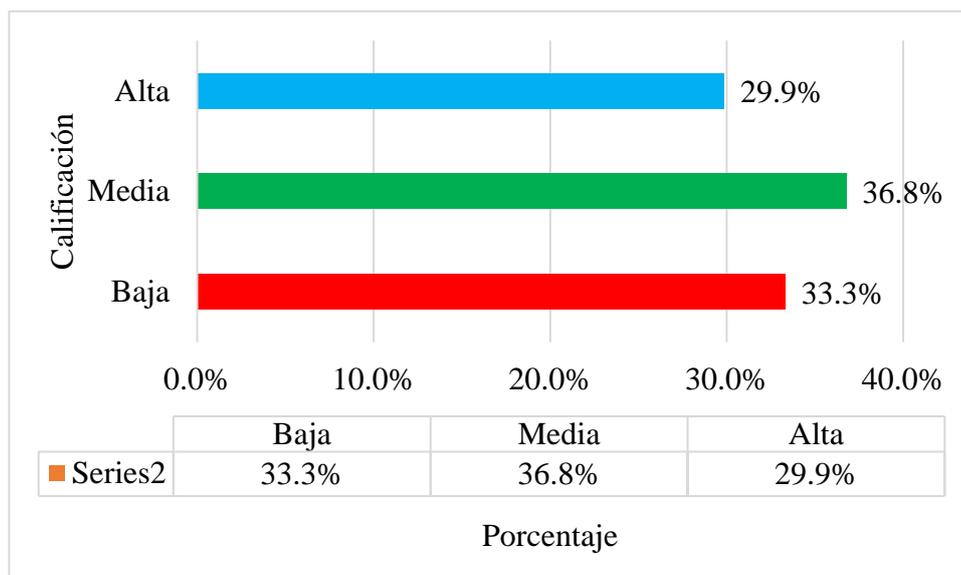
Tiempo libre de conductores de combi.



Nota: La figura muestra que el 38.1% de los conductores de combi de transporte urbano de la ciudad de Huaraz califican de media la dimensión tiempo libre de la satisfacción de los conductores de combi, mientras que el 26.4% lo califican como alta.

Figura 7

Satisfacción de los conductores de combi.



Nota: La figura muestra que el 36.8% de los conductores de combi de transporte urbano de la ciudad de Huaraz califican de media la satisfacción de los conductores de combi, mientras que el 29.9% lo califican como alta.

Tabla 4

Políticas de transporte urbano y satisfacción de los conductores

Políticas de transporte urbano		Satisfacción de los conductores de combi			Total
		Baja	Media	Alta	
Mala	Recuento	44	19	8	71
	% del total	19.0%	8.2%	3.5%	30.7%
Regular	Recuento	28	44	26	98
	% del total	12.1%	19.0%	11.3%	42.4%
Buena	Recuento	5	22	35	62
	% del total	2.2%	9.5%	15.2%	26.8%
Total	Recuento	77	85	69	231
	% del total	33.3%	36.8%	29.9%	100.0%

Nota. Elaboración Propia. Datos obtenidos como resultado de la aplicación del cuestionario a los conductores de combi.

De la tabla 4, se observa que el 19.0% de los conductores de combi de transporte urbano de la ciudad de Huaraz califica de regular las políticas de transporte urbano, en el mismo sentido califica de nivel media la satisfacción de los conductores de combi.

4.2. Prueba de hipótesis

La contrastación de las hipótesis se realizó mediante el Coeficiente de Correlación de Pearson ya que las variables cumplen el supuesto de normalidad.

Tabla 5

Prueba de normalidad de los datos

Variable	Kolmogorov - Smirnov ^a			Resultado
	Estadístico	gl	Sig.	
Políticas de transporte urbano	0.050	231	,200*	Normal
Satisfacción de conductores de combi	0.067	231	0.014	Normal

a. Corrección de significación de Lilliefors

Nota. Elaboración Propia. Datos obtenidos como resultado de la aplicación del cuestionario a los conductores de combi.

Se utilizó la prueba de normalidad de Kolmogorov – Smirnov para la determinación de valores.

4.2.1. Hipótesis general

i. Hipótesis de Investigación

Existe una relación directa y significativa entre las políticas de transporte urbano y la satisfacción de los conductores de combi en la ciudad de Huaraz, 2021.

ii. Hipótesis Estadística

H₀ : No existe una relación directa y significativa entre las políticas de transporte urbano y la satisfacción de los conductores de combi en la ciudad de Huaraz, 2021.

H₁ : Existe una relación directa y significativa entre las políticas de transporte urbano y la satisfacción de los conductores de combi en la ciudad de Huaraz, 2021.

iii. Nivel de Significación

El nivel de significación teórica es $\alpha = 0.05$, que corresponde a un nivel de confiabilidad del 95%.

iv. Función de Prueba

Se realizó por medio de la Prueba del Coeficiente de Correlación de Pearson.

v. Regla de decisión

Rechazar H₀ cuando la significación observada “*p*” es menor que α .

No rechazar H₀ cuando la significación observada “*p*” es mayor que α .

vi. Cálculos

Tabla 6

Políticas de transporte urbano y Satisfacción de conductores

		Políticas de transporte urbano	Satisfacción de conductores
Políticas de transporte urbano	Correlación de Pearson	1	,676**
	Sig. (bilateral)		0.000
	N	231	231
Satisfacción de conductores	Correlación de Pearson	,676**	1
	Sig. (bilateral)	0.000	
	N	231	231

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

Nota. Elaboración Propia. Datos obtenidos como resultado de la aplicación del cuestionario a los conductores de combi.

vii. Decisión

Se rechaza la hipótesis nula debido a que el valor de significación observado de la prueba del Coeficiente de Correlación de Spearman de $p = 0,000$ es menor que el valor de significación teórico de $= 0,05$. Esto demuestra que la felicidad de los conductores de combis en Huaraz, 2021 está directamente ligada a los planes de tránsito urbano de la ciudad. Debido a que existe un vínculo directo y sustancial, podemos aceptar la hipótesis general del estudio.

4.2.2. Primera hipótesis específica

i. Hipótesis de Investigación

Existe una relación directa y significativa entre la dimensión física y la satisfacción de los conductores de transporte urbano de la ciudad de Huaraz, 2021.

ii. Hipótesis Estadística

H₀ : No existe una relación directa y significativa entre la dimensión física y la satisfacción de los conductores de transporte urbano de la ciudad de Huaraz, 2021.

H₁ : Existe una relación directa y significativa entre la dimensión física y la satisfacción de los conductores de transporte urbano de la ciudad de Huaraz, 2021.

iii. Nivel de Significación

El nivel de significación teórica es $\alpha = 0.05$, que corresponde a un nivel de confiabilidad del 95%.

iv. Función de Prueba

Se realizó por medio de la Prueba del Coeficiente de Correlación de Pearson.

v. Regla de decisión

Rechazar H_0 cuando la significación observada “ p ” es menor que α .

No rechazar H_0 cuando la significación observada “ p ” es mayor que α .

vi. Cálculos

Tabla 7

Relación entre la dimensión física y la satisfacción de conductores

		Dimensión Física	Satisfacción de conductores
Dimensión Física	Correlación de Pearson	1	,691**
	Sig. (bilateral)		0.000
	N	231	231
Satisfacción de conductores	Correlación de Pearson	,691**	1
	Sig. (bilateral)	0.000	
	N	231	231

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

Nota. Elaboración Propia. Datos obtenidos como resultado de la aplicación del cuestionario a los conductores de combi.

vii. Decisión

Se rechaza la hipótesis nula debido a que el valor de significación observado de la prueba del Coeficiente de Correlación de Spearman de $p = 0,000$ es menor que el valor de significación teórico de $= 0,05$. Los conductores de transporte urbano en Huaraz, 2021 reportan una correlación directa y fuerte entre el componente

físico y su nivel de satisfacción. Por esta razón, aceptamos la hipótesis nula inicial de este estudio.

4.2.3. Segunda hipótesis específica

i. Hipótesis de Investigación

Existe una relación directa y significativa entre la dimensión social y la satisfacción de los conductores de transporte urbano de la ciudad de Huaraz, 2021.

ii. Hipótesis Estadística

H₀ : No existe una relación directa y significativa entre la dimensión social y la satisfacción de los conductores de transporte urbano de la ciudad de Huaraz, 2021.

H₁ : Existe una relación directa y significativa entre la dimensión social y la satisfacción de los conductores de transporte urbano de la ciudad de Huaraz, 2021.

iii. Nivel de Significación

El nivel de significación teórica es $\alpha = 0.05$, que corresponde a un nivel de confiabilidad del 95%.

iv. Función de Prueba

Se realizó por medio de la Prueba del Coeficiente de Correlación de Pearson.

v. Regla de decisión

Rechazar H_0 cuando la significación observada “ p ” es menor que α .

No rechazar H_0 cuando la significación observada “ p ” es mayor que α .

vi. Cálculos

Tabla 8*Relación entre la dimensión social y la satisfacción de conductores*

		Dimensión social	Satisfacción de conductores
Dimensión social	Correlación de Pearson	1	,656**
	Sig. (bilateral)		0.000
	N	231	231
Satisfacción de conductores	Correlación de Pearson	,656**	1
	Sig. (bilateral)	0.000	
	N	231	231

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

Nota. Elaboración Propia. Datos obtenidos como resultado de la aplicación del cuestionario a los conductores de combi.

vii. Decisión

Se rechaza la hipótesis nula debido a que el valor de significación observado de la prueba del Coeficiente de Correlación de Spearman de $p = 0,000$ es menor que el valor de significación teórico de $= 0,05$. Esto sugiere que, Existe una relación directa y significativa entre la dimensión social y la satisfacción de los conductores de transporte urbano de la ciudad de Huaraz, 2021, aceptamos la segunda hipótesis específica de estudio.

4.3. Discusión

La presente investigación se desarrolló con el propósito de determinar la relación entre las políticas de transporte urbano y la satisfacción de los conductores de combi en la ciudad de Huaraz, se comprobó que las distribuciones de los datos eran normales (Tabla 5) Prueba de normalidad de los datos, procediendo a realizar el análisis mediante el Coeficiente de Correlación de Pearson (Tabla 6), la correlación

presenta signo positivo (0.676), por lo cual la relación entre ambas variables es positiva. Como el valor de significación observada de la prueba del Coeficiente de Correlación de Spearman $p = 0.000$ es menor al valor de significación teórica $\alpha = 0.05$, se rechaza la hipótesis nula. Ello significa que existe una relación directa y significativa entre las políticas de transporte urbano y la satisfacción de los conductores de combi en la ciudad de Huaraz, 2021. Por lo tanto, se acepta la hipótesis general de investigación.

De acuerdo con Muñoz & Anguita, (2019) y Espada, (2022) presentan un modelo holístico de transporte urbano y espacio público en las políticas de transporte urbano, con el objetivo de reducir los posibles conflictos que puedan surgir como resultado del inevitable cambio físico, social y económico que experimenta el área urbana en respuesta al desarrollo (sociedad, economía y medio ambiente), mientras que la satisfacción de conductores de combi de transporte público se define como lo que siente un conductor con respecto a su trabajo, lo cual está condicionado por cómo ve su papel en su trabajo (condiciones de trabajo, de salud y su tiempo libre). También se tiene en cuenta si el puesto se ajusta a sus necesidades, valores y características personales., pues Gavilanes-Gavilanes & Moreta-Herrera, (2020) menciona que dado la importancia de reconocer a los empleados puesto que trabajan por la necesidad de obtener dinero, pero también para satisfacer las demandas personales y sociales, la cuestión de la satisfacción del conductor es un tema de gran relevancia en la actualidad. Estas concepciones se asemejan a lo propuesto por Letelier-Troncoso et al., (2021) en su estudio donde el objetivo final es que el público en general crea que todos en Perú tienen derecho a un transporte público

seguro, ordenado, social y económicamente inclusivo, eficiente y sostenible en las áreas urbanas.

Por otro lado, estudiando la relación que tiene las dos variables se observa que los resultados de la tabla cruzada (ver tabla 4) que el 19.0% de los conductores de combi de transporte urbano de la ciudad de Huaraz califica de regular las políticas de transporte urbano, en el mismo sentido califica de nivel media la satisfacción de los conductores de combi. Este resultado es congruente con Martínez-Espinal, (2018) concluyó que a nivel global la variable política de transporte publico promueven el alivio de la congestión, para ello es necesario desarrollar un método para cobrar de manera uniforme y justa el uso de autobuses, taxis y automóviles privados en las arterias congestionadas. Por otro lado, Diaz & Choque (2019) muestran que los totales porcentuales por cada nivel de satisfacción laboral fueron regular 34,02 % y 1,38% en el nivel de deficiente en conductores de combi de transporte de carga pesada.

En el estudio se planteó como primera hipótesis específica que existe una relación directa y significativa entre la dimensión física y la satisfacción de los conductores de combi de transporte urbano de la ciudad de Huaraz, aspecto que en este estudio ha sido aceptado pues existe una relación directa y significativa. Tras lo precisado en el marco teórico para Cruz-Muñoz (2018) indica que se consigue estimular el desarrollo de diversas actividades económicas, lo que exige un cambio en el referente sectorial y la creación de un bien público complejo, que a su vez exige un cambio en el referente global, es decir, el proyecto de ciudad, que a su vez exige un cambio en la política de transporte. Además, Cárdenas (2023) y Olivera (2018) concluye que el factor predominante de la satisfacción laboral en conductores de

una Empresa de Transporte, ubicada en el distrito de Ate, es la naturaleza y contenido del trabajo con un 46%.

En la segunda hipótesis se planteó que existe una relación directa y significativamente entre la dimensión física y la satisfacción de los conductores de combi de transporte urbano de la ciudad de Huaraz. En este punto también se demuestra la conjetura de forma directa y significativa. Recapitulando lo abordado en el marco teórico según Escudero, (2017) la dimensión física se refiere a las condiciones para la sostenibilidad ambiental de los modos de transporte que soportan el transporte urbano; condiciones para la articulación de los diversos modos de transporte disponibles para los residentes de una determinada ciudad; y condiciones para ampliar las opciones de viaje de las personas, lo que requiere atención a sus necesidades y accesibilidad. Adicionalmente, Muñoz & Anguita (2019) analiza el nivel de aceptación social de un peaje y demuestra el alto grado de competitividad e impulso que el peaje proporcionaría en el transporte, la alta capacidad y eficacia del peaje para inducir un comportamiento del transporte público más sostenible al desincentivar el uso del coche durante los periodos de máxima congestión, y la alta percepción social de la congestión como problema entre los ciudadanos son razones por las que se podría implantar un peaje.

Existe una fuerte correlación entre la satisfacción de los conductores de combi y las normas de transporte urbano, aunque las evaluaciones de la felicidad de los conductores de combi varían mucho. Además, el estado de emergencia declarado por Covid-19 ha obligado a los investigadores a operar a distancia y ha ralentizado la realización de las encuestas debido a las limitaciones sanitarias e institucionales.

CONCLUSIONES

1. Existe una relación directa y significativa entre las políticas de transporte urbano y la satisfacción de los conductores de combi en la ciudad de Huaraz, de acuerdo al coeficiente de Pearson ($r=0,676$ sig. 0,000), lo que indica que, a mayor calidad de servicio, mayor será la satisfacción del usuario. Esto quiere decir que necesario establecer políticas sustanciales y que esta normativa regule el transporte urbano y además la preocupación sobre la satisfacción experimentado por los conductores de combi en la ciudad de Huaraz.
2. Los conductores de combi de transporte urbano de Huaraz, señalan una correlación directa y sustancial entre la dimensión física y la satisfacción ($r=0,691$ sig. 0,000). Como el valor de significación observado de la prueba del coeficiente de correlación de Pearson, $p = 0,000$, es menor que el valor de significación teórico = 0,05, se rechaza la hipótesis nula, indicando la existencia de una relación directa y significativa. Además, esta asociación directa explica que la dimensión física de las políticas públicas debe ser una preocupación para las autoridades del transporte público ya que ello contribuye en la mejor percepción de su nivel de satisfacción de los conductores de combis del transporte urbano de Huaraz.

3. Los conductores de combi de transporte urbano de Huaraz, informan de una correlación directa y estadísticamente significativa entre la dimensión social y la satisfacción ($r= 0,656$ sig. $0,000$). Como el valor de significación observado de la prueba del coeficiente de correlación de Pearson, $p = 0,000$, es menor que el valor de significación teórico $= 0,05$, se rechaza la hipótesis nula, indicando la existencia de una relación directa y significativa. En ese sentido los conductores de combi del sistema de transporte público de Huaraz perciben como relevante la dimensión social de las políticas públicas para mejorar su nivel de satisfacción como conductores.

RECOMENDACIONES

1. A las autoridades de la municipalidad de Huaraz, realizar especializaciones, para diseñar políticas de transporte urbano más armoniosas que permita la toma de medidas preventivas en con la finalidad de lograr un mejor servicio del transporte público en la ciudad de Huaraz, mejorando así la satisfacción de los conductores de combi.
2. Implementar capacitaciones y/o talleres que orienten a los conductores de combi a respetar las condiciones físicas del transporte urbano y así mejorar el servicio de transporte público en la ciudad de Huaraz.
3. Desarrollar talleres periódicos para reorientar las políticas de transporte urbano con el objetivo de lograr que las políticas contengan mejoras en cuanto a la dimensión social y sea más efectiva para generar un servicio de transporte público más eficiente y permita mejores condiciones de trabajo para los conductores de combi.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

- Abasto, D. S., Mamani, Y., Luizaga, J. M., Pacheco, S., & Illanes, D. E. (2018). Factores de riesgo asociados al síndrome metabólico en conductores de combi del transporte público en Cochabamba-Bolivia. *Gaceta Médica Boliviana*, 41(1), 47-57. <https://www.gacetamedicaboliviana.com/index.php/gmb/article/view/160>
- Aguirre, J. P. (2017). *Movilidad urbana en México*. México: Instituto Belisario Domínguez. <http://bibliodigitalibd.senado.gob.mx/handle/123456789/3391>
- Ayala, F. A. (2014). Simulación de un sistema de transporte público considerando aglomeramientos, retrasos e irregularidades en el servicio. [Tesis de grado, Escuela Politécnica Nacional, Ecuador]. <http://bibdigital.epn.edu.ec/handle/15000/8799>
- Aloui, A., Hamani, N., Derrouiche, R., & Delahoche, L. (2021). Systematic literature review on collaborative sustainable transportation: overview, analysis and perspectives. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 9, 100291. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2020.100291>
- Acero, A. S. (2022). Mediación Social en Sistemas de Transporte Masivo, un desafío a la seguridad y la convivencia de las grandes metrópolis: modelo pedagógico para aprendizajes de ciudad. *Revista Veritas*, (2), 54-65. <https://revistas.unisucre.edu.co/index.php/veritas/article/view/948>
- Alarcón, J. A. (2020). La ciudad compacta y la ciudad dispersa: Un enfoque desde las perspectivas de convivencia y sostenibilidad. *Revista San Gregorio*, (39), 1-14. <https://doi.org/10.36097/rsan.v1i39.871>
- Berardo, M., & Vázquez, D. (2019). La PRO-puesta de humanizar el espacio público de la Ciudad de Buenos Aires. Farji Neer, A. et al (Comps.). *Las ciencias sociales en tiempos de ajuste: artículos seleccionados de las IX Jornadas de Jóvenes Investigadores del Instituto de Investigaciones Gino Germani*, 227-244. <https://doi.org/10.2307/j.ctvt6rm8t.15>
- Calderón, J. R. (2019). *Propuesta de un plan de movilidad urbana para la Zona Metropolitana de Cancún (ZMC)*, Universidad Autónoma del Estado de México, México.

- Cárdenas, C. J. (2023). Análisis y evaluación de la congestión urbano vehicular en los tramos Ovalo Cayhuayna y el Ovalo Esteban Pavletich, Huánuco–2021. [Tesis pregrado, Universidad de Huánuco, Perú]. <http://repositorio.udh.edu.pe/20.500.14257/3967>
- Casas, M., Lara, C., & Espinosa, C. (2019). *Determinantes de género en las políticas de movilidad urbana en América Latina*. Boletín FAL. 371(3), 1-16. <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/44902>
- Chang, S. C., & Palacios, V. G. (2021) Asociación entre la adecuación a las dimensiones del asiento y el dolor lumbar en choferes. [Tesis pregrado, Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas, Perú] <http://hdl.handle.net/10757/655429>
- Córdoba, C., & Moreno, M. (2013). Instrumento para evaluar variables psicológicas y laborales en conductores de combi de autobuses. *Reflexiones*, 92(2), 109-122. <https://revistas.ucr.ac.cr/index.php/reflexiones/article/view/8826>
- Cruz-Muñoz, F. (2018). La movilidad urbana: dimensiones y desafíos. *EURE (Santiago)*, 44(133), 277-281. <http://dx.doi.org/10.4067/s0250-71612018000300277>
- Delgado, G. (2019). Factores psicosociales asociados al abuso sexual en niños y adolescentes atendidos en el Hospital Regional de Cajamarca-MAMIS, 2014-2018. [Tesis pregrado, Universidad Nacional de Cajamarca, Perú]. <http://hdl.handle.net/20.500.14074/2666>
- Díaz, G., & Choque, E. Y. (2019). Motivación y satisfacción laboral en conductores de combi de transporte de carga pesada. [Tesis de grado, Universidad Nacional de San Agustín de Arequipa, Perú]. <http://repositorio.unsa.edu.pe/handle/UNSA/8651>
- Escudero, N. (2017). *Movilidad Urbana y Ciudad Sustentable*. Las experiencias de los casos de Curitiba y de Nantes, desde la perspectiva de la sustentabilidad. Fondo de Cultura Económica.
- Espada, S. M. (2022). El transporte público de Lima en el siglo XXI. [Tesis pregrado, Pontificia Universidad Católica del Perú, Perú]. <http://hdl.handle.net/20.500.12404/23444>

- Esperguiel, N. D. (2020). *Diseño óptimo de un sistema de transporte público considerando su efecto en la estructura urbana*. [Tesis de maestría, Universidad de Chile, Chile]. <https://repositorio.uchile.cl/handle/2250/177297>
- Martinez-Espinal, M. J. (2018). Políticas de transporte público en países en desarrollo; transición a la megaciudad moderna. *Economía*, 41(82), 191-200. <https://doi.org/10.18800/economia.201802.007>
- Faulin, J., Grasman, S. E., Juan, A. A., & Hirsch, P. (2019). *Sustainable transportation: concepts and current practices*. In Sustainable transportation and smart logistics (pp. 3-23). Elsevier. <https://doi.org/10.1016/B978-0-12-814242-4.00001-6>
- Fernández, J. (2016). *La Administración Pública*. México D.F.: Biblioteca Jurídica Virtual del Instituto de Investigaciones Jurídicas.
- Galicia, A. M., González, G. A., & Juárez, S. (2021). Condiciones laborales y de salud de los operarios del transporte público de mediana capacidad (combis) de la Ciudad de México. [Tesis doctoral, Universidad Autónoma de la Ciudad de México]. <http://repositorioinstitucionaluacm.mx/jspui/handle/123456789/1834>
- Gascón, A. (2019). *Plan de Movilidad Urbana Sostenible en el municipio de Museros (Valencia)*. [Tesis Doctoral, Universidad Politécnica de Valencia, España]. <http://hdl.handle.net/10251/127798>
- Gavilanes-Gavilanes, J., & Moreta-Herrera, R. (2020). Satisfacción laboral, salud mental y burnout. Análisis de mediación parcial en una muestra de conductores de combi del Ecuador. *Revista psico debate: psicología, cultura y sociedad.*, 20(2), 7-19. <http://dx.doi.org/10.18682/pd.v20i2.1875>
- Giraldo-Ospina, T., & Vásquez-Varela, L. R. (2021). Distribución e indicadores de cobertura y accesibilidad del espacio público en Manizales, Colombia. *Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía*, 30(1), 158-177. <https://doi.org/10.15446/rcdg.v30n1.84320>
- Gutiérrez-López, J. A., Quenguan-López, L. F., & Betancourt-Carvajal, M. A. (2020). ¿Equidad en la dotación de espacio público en Bogotá? *Revista de*

- Arquitectura (Bogotá), 22(1), 18-29.
<https://doi.org/10.14718/revarq.2020.2606>
- Haghshenas, H. V. (2015). Evaluation of sustainable policy in urban transportation using system dynamics and world cities data: A case study in Isfahan. *Cities*, 45, 104-115. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2014.11.003>
- Hernández, R., & Mendoza, C. (2018). *Metodología de la investigación: Las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta*. México: Mc Graw Hill.
- Herrera-Gómez, K., & Acosta-Zapata, S. (2019). Usos e intervenciones en el espacio público en Colombia. La necesidad de la cultura ciudadana y enfoques para su análisis. *Revista Logos Ciencia & Tecnología*, 11(3), 206-220. <https://doi.org/10.22335/rlct.v11i3.955>
- Ipiña-García, O. I. (2019). Accesibilidad y sensibilización ciudadana en el espacio público. *Bitácora Urbano Territorial*, 29(1), 155-161. <https://doi.org/10.15446/bitacora.v29n1.60567>
- Jans, M. (2017). Movilidad urbana: en camino a sistemas de transporte colectivo integrados. *AUS [Arquitectura/Urbanismo/Sustentabilidad]* (6), 6-11. <https://doi.org/10.4206/aus.2009.n6-02>
- Jáuregui, J. M. (2021). Estrategias de articulación urbana. Nobuko.
- Lara, A. (2019). Riesgos psicosociales emergentes: el caso de los conductores de combi de taxis urbanos. *Revista de Investigación Talentos*, 6(1), 37-49. <https://doi.org/10.33789/talentos.6.1.94>
- Mallma-Acuña, A., Rivera-Yngunza, K., Rodas-Simbron, K., & Farro-Peña, G. (2013). Condiciones laborales y comportamiento en salud de los conductores de combi de una empresa de transporte público del cono norte de Lima. *Rev. enferm. herediana*, 6(2), 108-114. <https://pesquisa.bvsalud.org/portal/resource/pt/lil-728020>
- Maillet, A., & Carrasco, S. (2019). Regulación y poder empresarial: el caso del transporte público en Santiago (2007-2017). *Revista de Administración Pública*, 53, 942-959. <https://doi.org/10.1590/0034-761220180079>
- Medina, E. G. (2022). Manual de salud ocupacional. Editorial El Manual Moderno.
- Mendinueta-Martínez, M., Herazo-Beltrán, Y., Rebolledo-Cobos, R., & Polo-Gallardo, R. (2017). Diferencias en el riesgo postural y en la percepción de

- molestias musculoesqueléticas en conductores de combi de autobuses de transporte urbano con transmisión mecánica o automática. *Archivos Venezolanos de Farmacología y Terapéutica*, 36(6), 174-178. https://www.revistaavft.com/images/revistas/2017/avft_6_2017/numero_6_2017.html
- Merino, L. M. (2021). La Seguridad y Salud en el Trabajo en los Operadores del Transporte Urbano Regular de Pasajeros. Propuesta Normativa. Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Miglierina, D., & Sánchez, J. (2020). Las “combis” interurbanas de línea. El caso de los servicios nacionales en la provincia de Buenos Aires. *Revista Transporte Y Territorio*, (23), 241-266. <https://doi.org/10.34096/rtt.i23.9665>
- Mozo, J. M. (2019). Metodología para la Implementación de Tarjeta de Pago Electrónico en el Sistema de Transporte Público Colectivo Urbano de la Ciudad de Santa Marta. Universidad [Tesis pregrado, Cooperativa de Colombia, Colombia]. <http://hdl.handle.net/20.500.12494/13182>
- Moya, E. S. (2017). *Estudio de satisfacción e insatisfacción laboral en conductores de combi de carga en empresa de eco transportes*. [Tesis de grado, Pontificia Universidad Católica de Chile, Chile]. <https://repositorio.uc.cl/handle/11534/22309>
- Muñoz, J. P., & Anguita, F. (2019). La tarificación vial en el marco de las políticas de transporte urbano. Un estudio empírico sobre su aceptabilidad social y eficacia en la ciudad de Madrid. *Gestión y política pública*, 28(1), 175-206. <https://doi.org/10.29265/gypp.v28i1.545>
- Ñaupas, H., Valdivia, M., Palacios, J., & Romero, H. (2018). *Metodología de la investigación Cuantitativa-Cualitativa y redacción de la tesis*. (5° Ed.). Bogotá: Ediciones de la U.
- Letelier-Troncoso, L. F., Tapia, V. C., Irazábal, C., & Boyco, P. (2019). Políticas de fragmentación vs. prácticas de articulación: limitaciones y retos del barrio como dispositivo de planificación neoliberal en Chile.” *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 81, 2698, 1–38. <http://dx.doi.org/10.21138/bage.2698>

- Obregón-Biosca, S. A., & Betanzo-Quezada, E. (2015). Análisis de la movilidad urbana de una ciudad media mexicana, caso de estudio: Santiago de Querétaro. *Economía, sociedad y territorio*, 15(47), 61-98. http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-84212015000100004&lng=es&tlng=es
- Oliber, B. E. (2015). Estrategias de movilidad urbana sostenible para el desarrollo de políticas públicas de la ciudad de Celaya, México. México: Universidad de Celaya.
- Olivera, S. J. (2018). El factor de satisfacción laboral en conductores de combi de una empresa de transporte-Lima metropolitana. [Tesis de grado, Universidad Inca Garcilaso de la Vega, Perú]. <http://repositorio.uigv.edu.pe/handle/20.500.11818/2665>
- Oviedo, N. V., Sacanambuy, J. M., Matabanchoy, S. M., & Zambrano, C. A. (2016). Percepción de conductores de combi de transporte urbano, sobre calidad de vida laboral. *Universidad y Salud*, 18(3), 432-446. <https://doi.org/10.22267/rus.161803.49>
- Páramo, P., Burbano, A., Garrido, C. A., Collins, R., Elgier, A. M., Gago Galvagno, L. G., ... & Valencia Maya, L. F. (2019). Convivencia ciudadana en ciudades latinoamericanas. Universidad Pedagógica Nacional.
- Pojani, D., & Stead, D. (2018). Policy design for sustainable urban transport in the global south. *Policy Design and Practice*, 1(2), 90-102. <https://doi.org/10.1080/25741292.2018.1454291>
- Postorino, M. N., & Sarné, G. M. (2020). Reinventing mobility paradigms: Flying car scenarios and challenges for urban mobility. *Sustainability*, 12(9), 3581. <https://doi.org/10.3390/su12093581>
- Quintero-González, J. R. (2017). Del concepto de ingeniería de tránsito al de movilidad urbana sostenible. *Ambiente y Desarrollo*, 21(40), 57-72. <https://doi.org/10.11144/Javeriana.ayd21-40.citm>
- Ramió, C. (2019). *Inteligencia artificial y Administración pública: Robots y humanos compartiendo el servicio público*. Madrid: Los Libros de la Catarata.

- Reyes, Y. E. (2021). Influencia de la Señalización Vial en los Accidentes de Tránsito en el Distrito de Huancayo–Junín. 2019. [Tesis pregrado, Universidad Peruana Los Andes, Perú]. <https://hdl.handle.net/20.500.12848/3046>
- Riroroco, T. M. (2019). Mejoras operativas a la gestión de tránsito urbano en Isla de Pascua. [Tesis Doctoral, Universidad Andrés Bello, Colombia]. <http://repositorio.unab.cl/xmlui/handle/ria/18014>
- Rivas, M. E., Suárez-Alemán, A., & Serebrisky, T. (2019). *Políticas de transporte urbano en América Latina y el Caribe: Dónde estamos, cómo llegamos aquí y hacia dónde vamos* (Vol. 719). Inter-American Development Bank.
- Robbins, S., & Judge, T. (2017). *comportamiento organizacional*. (Décimo séptima edición). México: Editorial Pearson.
- Sánchez, L., Jurado, L., & Simões, M. D. (2013). Después del trabajo ¿qué significado tiene el ocio, el tiempo libre y la salud? *Paradigma*, 34(1), 31-51. <https://doi.org/10.37618/PARADIGMA.1011-2251.2013.p31-51.id508>
- Supo, J., & Zacarias, H. R. (2020). *Metodología de la investigación Científica: Para las Ciencias de la Salud y las Ciencias Sociales*. Lima: Sociedad Hispana de Investigadores Científicos, Sincie.
- Shokoohyar, S., Jafari Gorizi, A., Ghomi, V., Liang, W., & Kim, H. J. (2022). Sustainable Transportation in Practice: A Systematic Quantitative Review of Case Studies. *Sustainability*, 14(5), 2617. <https://doi.org/10.3390/su14052617>
- Tamara, J. S. (2019). *Modelo secuencial de movimiento vehicular para la formulación del plan de movilidad urbana sostenible en Huaraz-Ancash-2018*. [Tesis Doctoral, Universidad Nacional Federico Villareal, Perú]. <http://repositorio.unfv.edu.pe/handle/UNFV/4057>
- Tarazona, E. M. (2017). *Regulación de la movilidad urbana sostenible en el Perú*. [Tesis de grado, Universidad de Huánuco, Perú]. <http://repositorio.udh.edu.pe/123456789/353>
- Trillos-Pacheco, J. J., & Cuello Lazcano, M. C. (2020). Gestión de la comunicación y cultura vial en instituciones educativas de Barranquilla. *Revista*

Venezolana De Gerencia, 25(89), 106-126.
<https://doi.org/10.37960/revista.v25i89.31382>

- Vallejo, M. H. (2019). Sobre la movilidad en la ciudad: Propuestas para recuperar un derecho ciudadano. Reverte. Vecinday Garrido, M. L., & Carballo Perdomo, Y. P. (2022). Política socio asistencial y programas de transferencia de renta: reformas institucionales y tecnológicas en América Latina. *Estado & comunes, revista de políticas y problemas públicos*, 1(14), 57-74. https://doi.org/10.37228/estado_comunes.v1.n14.2022.242
- Zamora, M., & Cruz, A. C. (2011). El papel del tiempo libre en la salud de un grupo de conductores de combi de carga. *Salud de los Trabajadores*, 19(1), 47-56. http://ve.scielo.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1315-01382011000100005
- Zamora, M., & Cruz, M. A. (2012). La importancia de la valoración del trabajo en un grupo de conductores de combi de carga. *Enseñanza e investigación en psicología*, 17(1), 209-220. <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=29223246013>

Anexos

Anexo 1. Matriz de consistencia

Problema	Objetivo	Hipótesis	Variables	Método
General	General	General		
¿Cuál es la relación entre las políticas de transporte urbano y la satisfacción de los conductores de transporte urbano en la ciudad de Huaraz, 2021?	Establecer la relación entre las políticas de transporte urbano y la satisfacción de los conductores de transporte urbano en la ciudad de Huaraz, 2021.	Existe una relación directa significativa entre las políticas de transporte urbano y la satisfacción de los conductores de transporte urbano en la ciudad de Huaraz, 2021.	Políticas de transporte urbano	Enfoque: Cuantitativo Tipo: No experimental Diseño: Descriptivo Correlacional Transaccional
Específicos	Específicos	Específicos		Población / Muestra
<p>Establecer la relación entre la dimensión física y la satisfacción de los conductores de transporte urbano de la ciudad de Huaraz, 2021.</p> <p>Establecer la relación entre la dimensión social y la satisfacción de los conductores de transporte urbano de la ciudad de Huaraz, 2021.</p>	<p>Establecer la relación entre la dimensión física y la satisfacción de los conductores de transporte urbano de la ciudad de Huaraz, 2021.</p> <p>Establecer la relación entre la dimensión social y la satisfacción de los conductores de transporte urbano de la ciudad de Huaraz, 2021.</p>	<p>Existe relación directa significativa entre la dimensión física y la satisfacción de los conductores de transporte urbano de la ciudad de Huaraz, 2021.</p> <p>Existe relación directa y significativa entre la dimensión social y la satisfacción de los conductores de transporte urbano de la ciudad de Huaraz, 2021.</p>	Satisfacción de los conductores de combi	<ul style="list-style-type: none"> • Población: 577 conductores de combi de transporte publico • Muestra: 231

Anexo 2. Ordenanzas y resoluciones de transporte urbano en Huaraz

ORDENANZAS Y RESOLUCIONES LIGADAS A LAS POLITICAS DE TRANSPORTE URBANA DADAS POR LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE HUARAZ

N°	FECHA	NOMBRE DE LA ORDENANZA MUNICIPAL - HUARAZ	VIGENCIA	NOMENCLATURA CONOCIDA
1	17/12/2010	023 - PLAN INTEGRAL REGULADOR DEL TRANSPORTE URBANO E INTERURBANO DE LA CIUDAD DE HUARAZ	VIGENTE	Plan regulador de Rutas de las Camionetas rurales - Líneas
2	18/04/2012	015 - REGULA EL TRANSPORTE PÚBLICO ESPECIAL DE PASAJEROS Y CARGA EN VEHICULOS MENORES MOTORIZADOS EN EL DISTRITO DE HUARAZ.	VIGENTE	Ordenanza de los Mototaxistas y motos lineales
3	16/05/2013	016 - AUTORIZA LA COLOCACIÓN DE CEPOS A LOS VEHICULOS ESTACIONADOS EN LUGARES NO AUTORIZADOS O ZANAS RÍGIDAS DE LA CIUDAD DE HUARAZ.	VIGENTE	Ordenanza de CEPOS
4	22/07/2015	010 - REGLAMENTO DEL CUERPO DE INSPECTORES MUNICIPALES DE TRANSPORTE Y CIRCULACIÓN VIAL DE LA PROVINCIA DE HUARAZ.	VIGENTE	Reglamento de Inspectores de Transportes
5	22/07/2015	011 - APRUEBA LAS ZONAS RÍGIDAS Y DE ESTACIONAMIENTO EN LA CIUDAD DE HUARAZ E INDEPENDENCIA DE LA PROVINCIA DE HUARAZ.	VIGENTE	Ordenanza de Zonas Rígidias
6	20/07/2016	055- MODIFICACIÓN DE LA ORDENAZA 011 - MPH QUE APRUEBA LAS ZONAS RÍGIDAS Y DE ESTACIONAMIENTO EN LA CIUDAD DE HUARAZ E INDEPENDENCIA DE LA PROVINCIA DE HUARAZ.	VIGENTE	Modificación de las OM Zonas Rígidias
7	19/08/2015	014 - REGLAMENTO DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN LA PROVINCIA DE HUARAZ.	VIGENTE	Reglamento de Transporte
8	23/04/2010	RESOLUCIÓN DE ALCALDÍA 074 - 2010 - CONFORMACIÓN DE LA COMISIÓN CONSULTIVA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO E INTERURBANO DE LA PROVINCIA DE HUARAZ.	VIGENTE	Resolución de Comisión Consultiva (Creación)
9	17/11/2011	022 - REGLAMENTA LA CONSTITUCIÓN Y FUNCIONAMIENTO DE LA COMISIÓN CONSULTIVA DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO DE LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE HUARAZ.	VIGENTE	Reglamentación de la Comisión Consultiva
10	8/11/2012	032 - MODIFICA LA ORDENANZA 022 - MPH -2011, AMPLIANDO LA CONFORMACIÓN DE LOS MIEMBROS DE LA COMISIÓN CONSULTIVA DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO DE LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE HUARAZ.	VIGENTE	Modificación de las OM Comisión Consultiva
11	7/03/2019	RESOLUCIÓN DE ALCALDIA 081- 2019, FRACCIONAMIENTO DE LOS PAGOS CONFORME A LO ESTABLECIDO EN EL REGLAMENTO NACIONAL DE TRANSPORTE - DS-017-2009-MTC.	VIGENTE	Fraccionamiento de Actas de Intervención a Vehículos que no actualizaron su Formalización a tiempo
12	15/01/2020	151 - APRUEBA LA CONDONACIÓN DE DEUDAS NO TRIBUTARIAS CONTRAIDAS POR EL INTERNAMIENTO Y GUARDIANIA DE VEHÍCULOS EN EL DEPÓSITO OFICIAL VEHICULAR DE LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE HUARAZ, PARA PERSONAS EN SITUACIÓN DE RIESGO SOCIAL.	VIGENTE HASTA POR (60 DIAS)	Condonación de Deudas por Deposito Vehicular a personas en situación de riesgo social. (Temporal - 2 meses).

13	28/05/2020	164 - MODIFICACIÓN DEL ART. 09 DE LA ORDENANZA MUNICIPAL 014-2015-MPH.	VIGENTE	Ampliación de RUTAS a cargo del SG. Transportes
14	29/05/2020	165 - OTORGA BENEFICIO NO TRIBUTARIO POR EL DERECHO DE PAGO DEL DEPÓSITO MUNICIPAL DE VEHÍCULOS ESTABLECIDOS EN EL TEXTO UNICO DE SERVICIOS NO EXCLUSIVOS - TUSNE	VIGENTE HASTA POR (45 DIAS)	Beneficios por pago de Deposito Vehicular
15	15/06/2020	168 - APRUEBA OFERTA DEL TRANSPORTE URBANO TERRESTRE EN LA PROVINCIA DE HUARAZ, PARA LO CUAL LAS EMPRESAS PRESTADORAS DEL SERVICIO DEBEN CUMPLIR CON LO ESTABLECIDO EN LOS LINEAMIENTOS, PROTOCOLOS Y NORMAS SANITARIAS PROBADO POR EL MINISTERIO DE SALUD Y EL MINISTERIO DE TRANSPORTE Y COMUNICACIONES.	VIGENTE	Oferta del Transporte urbano terrestre en huaraz por tiempos de COVID_19
16	15/06/2020	169 - REGULA EL TRANSPORTE DE PERSONAS EN LAS MODALIDADES DE TRANSPORTE REGULAR, TAXI, VEHÍCULOS MENORES Y DE TRABAJADORES DE ACUERDO AL ESTADO DE EMERGENCIA NACIONAL POR COVID_19	DEROGADA POR LA OM-176	Regulación sobre Protocolos Sanitarios en el transporte en Huaraz por tiempos de pandemia del COVID_19
17	22/09/2020	176 - REGULA EL TRANSPORTE DE PERSONAS EN LAS MODALIDADES DE TRANSPORTE REGULAR, TAXI, VEHÍCULOS MENORES Y DE TRABAJADORES DE ACUERDO AL ESTADO DE EMERGENCIA NACIONAL POR COVID_19 EN LA PROVINCIA DE HUARAZ.	VIGENTE	Ordenanza que REEMPLAZA y ACTUALIZA la Regulación sobre PROTOCOLOS SANITARIOS en el transporte en Huaraz por tiempos de pandemia del COVID_19
18	2020	ORDENANZA MUNICIPAL QUE DEROGA EL LITERAL G) DEL NUMERAL 59.2 DEL ART. 59 DE LA ORDENANZA MUNICIPAL 014-MPH, QUE APRUEBA EL REGLAMENTO DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN LA PROVINCIA DE HUARAZ.	VIGENTE	Ordenanza que suprime el requisito de colocar el escudo y la palabra taxi en las puertas laterales del vehículo.
19	2020	ORDENANZA QUE DETERMINA EL SENTIDO DE CIRCULACIÓN VEHÍCULAR EN LOS JIRONES SIMON BOLIVAS Y SAN MARTIN DE LA CIUDAD DE HUARAZ.	VIGENTE	Ordenanza que crea el par vial de los jirones san Martín y Simón Bolívar

Anexo 3. Cuestionario



Universidad Nacional Santiago Antúnez de Mayolo

POLÍTICAS DE TRANSPORTE URBANO Y SATISFACCIÓN DE LOS CONDUCTORES EN LA CIUDAD DE HUARAZ

Instrucciones: Lea atentamente las preguntas y responda con mucha honestidad y responsabilidad tal, ya que de ello dependerá el éxito y el logro de los objetivos trazados de la presente investigación.

Datos de Identificación:

Género: Femenino Masculino Años de experiencia: Edad:

Grado de Instrucción: Secundaria Técnico Universitario

Estado civil: Soltero Conviviente Casado Separado Viudo

Categoría de brevet: A1 A2A A2B A3A A3B A3C

Codificación				
1	2	3	4	5
Nunca	Casi Nunca	A Veces	Casi siempre	Siempre

Variable 1: POLÍTICAS DE TRANSPORTE URBANO		1	2	3	4	5
Dimensión Física						
1	Conozco todas las políticas vigentes sobre transporte urbano					
2	Las políticas vigentes ordenan el tránsito de vehículos					
3	Existe un control adecuado del transporte urbano					
4	Las políticas vigentes equilibran espacio entre transporte individual y colectivo					
5	Las políticas vigentes priorizan al transporte publico					
6	Considero un competidor a las unidades que prestan transporte colectivo					
7	Considero un competidor a las unidades que hacen transporte público informal					
8	Las políticas vigentes disminuyen la congestión del tránsito urbano					
9	Las autoridades muestran preocupación por la infraestructura vial urbana					
10	Creo que el parque automotor de la ciudad de Huaraz, esta congestionado					
Dimensión Social						
11	Las políticas vigentes aportan a la formación de una cultura vial					
12	Como conductor respeto los paraderos					
13	Son adecuados los espacios de la ciudad para los ciudadanos					
14	Los usuarios del transporte público respetan los paraderos					
15	Las políticas vigentes facilitan la convivencia urbana					
16	Considero que existen muy pocas empresas de transporte urbano en Huaraz					
17	Las políticas vigentes promueven el respeto a las vías y el patrimonio común					
18	Respeto las zonas rígidas de la ciudad de Huaraz					
19	Existen estímulos a procesos de autorregulación ciudadana por parte de la MPH					
20	Las autoridades de transporte coordinan constantemente con la empresa					

Codificación				
1	2	3	4	5
Totalmente en desacuerdo	En desacuerdo	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	De acuerdo	Totalmente de acuerdo

Variable 2: SATISFACCIÓN DE LOS CONDUCTORES DE COMBI		1	2	3	4	5
Condiciones de salud						
1	Durante el trabajo siento poco aburrimiento					
2	Durante el trabajo siento poco cansancio visual					
3	Estoy satisfecho con mi trabajo porque me permite hacer cosas que me gustan					
4	Disfruto estar con mis compañeros de trabajo					
5	Estoy conforme con mis hábitos alimenticios					
6	La empresa se preocupa por nuestra higiene personal y la del vehículo					
7	Cada cierto tiempo tenemos pausas activas en el trabajo					
8	La empresa se preocupa por la prevención de la obesidad					
9	La empresa se preocupa por el control de trastornos del sueño					
Condiciones de trabajo						
10	Siento que el trabajo que realizo es apreciado					
11	La empresa valora mi trabajo, pagándome satisfactoriamente					
12	A veces mi trabajo no es obstaculizado por temas administrativos					
13	Estoy satisfecho con mis posibilidades de desarrollo en la empresa					
14	En la empresa existe reconocimiento hacia los conductores de combi					
15	Me siento orgulloso de hacer el trabajo que hago					
16	Existen oportunidades de ascenso en mi trabajo					
Tiempo libre						
17	Me junto frecuentemente con amigos(as)					
18	Realizo actividades comunitarias o de servicio					
19	Leo diariamente los periódicos o revistas					
20	Salgo a pasear frecuentemente con mi pareja, hijos o algún familiar o amigo					

¡Muchas gracias por su apoyo, estimado colaborador!

Anexo 4. Validación de cuestionario

VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN MEDIANTE JUICIO DE EXPERTOS

DATOS GENERALES:

Apellidos y nombres del informante	Cargo e institución donde labora	Nombre del instrumento	Autor del instrumento
Mag. William Rene Dextre Martinez	Docente - FAT - UNASAM	Cuestionario sobre políticas de transporte urbano y satisfacción de los conductores	Asunción Daniel Oncoy Zambrano
Título del estudio: POLITICAS DE TRANSPORTE URBANO Y SATISFACCION DE LOS CONDUCTORES EN LA CIUDAD DE HUARAZ, 2021			

ASPECTOS DE VALIDACIÓN: Coloque el porcentaje, según intervalo.

INDICADORES	CRITERIOS	DEFICIENTE 00-20%		REGULAR 21-40%				BUENA 41-60%				MUY BUENA 61-80%				EXCELENTE 81-100%				SUB TOTAL		
		0	6	11	16	21	26	31	36	41	46	51	56	61	66	71	76	81	86		91	96
		5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90		95	100
1. CLARIDAD	Esta formulado con lenguaje apropiado.																			91		
2. OBJETIVIDAD	Esta expresado en conductas actividades, observables en una organización.																			90		
3. ACTUALIDAD	Adecuado el avance de la ciencia y la tecnología.																			86		
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica coherente.																	85				
5. SUFICIENCIA	Comprende los aspectos (indicadores, sub escalas, dimensiones) en cantidad y calidad.																			91		
6. INTENCIONALIDAD	Adecuado para valorar la influencia de la V.I. en la V.D. o la relación entre ambas, con determinados sujetos y contexto.																			86		
7. CONSISTENCIA	Basado en aspectos teórico-científicos.																			90		
8. COHERENCIA	Entre los índices, indicadores y las dimensiones.																	84				
9. METODOLOGIA	La estrategia responde al propósito del diagnóstico.																			87		
10. PERTINENCIA	Es útil y adecuado para la investigación																			81		
PROMEDIO																					87.10	

OPINION DE APLICABILIDAD:

Procede su aplicación

Procede su aplicación previo levantamiento de las observaciones que se adjuntan

No procede su aplicación

18/10/2021	40138473		993007106
Lugar y fecha	DNI. N°	Firma del experto	Teléfono

VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN MEDIANTE JUICIO DE EXPERTOS

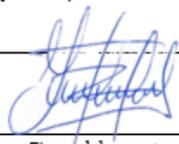
DATOS GENERALES:

Apellidos y nombres del informante	Cargo e institución donde labora	Nombre del instrumento	Autor del instrumento
Mag. Doris Tatiana Gonzales Yanac	Docente - FAT - UNASAM	Cuestionario sobre políticas de transporte urbano y satisfacción de los conductores	Asunción Daniel Oncoy Zambrano
Título del estudio: POLÍTICAS DE TRANSPORTE URBANO Y SATISFACCIÓN DE LOS CONDUCTORES EN LA CIUDAD DE HUARAZ, 2021			

ASPECTOS DE VALIDACIÓN: Coloque el porcentaje, según intervalo.

INDICADORES	CRITERIOS	DEFICIENTE 00-20%				REGULAR 21-40%				BUENA 41-60%				MUY BUENA 61-80%				EXCELENTE 81-100%				SUB TOTAL
		0	6	11	16	21	26	31	36	41	46	51	56	61	66	71	76	81	86	91	96	
		5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100	
1. CLARIDAD	Esta formulado con lenguaje apropiado.																				89	
2. OBJETIVIDAD	Esta expresado en conductas actividades, observables en una organización.																				90	
3. ACTUALIDAD	Adecuado el avance de la ciencia y la tecnología.																				86	
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica coherente.																				84	
5. SUFICIENCIA	Comprende los aspectos (indicadores, sub escalas, dimensiones) en cantidad y calidad.																				83	
6. INTENCIONALIDAD	Adecuado para valorar la influencia de la V.I. en la V.D. o la relación entre ambas, con determinados sujetos y contexto.																				89	
7. CONSISTENCIA	Basado en aspectos teórico-científicos.																				90	
8. COHERENCIA	Entre los índices, indicadores y las dimensiones.																				82	
9. METODOLOGIA	La estrategia responde al propósito del diagnóstico.																				87	
10. PERTINENCIA	Es útil y adecuado para la investigación																				86	
PROMEDIO																					86.60	

- OPINION DE APLICABILIDAD:
- Procede su aplicación
 - Procede su aplicación previo levantamiento de las observaciones que se adjuntan
 - No procede su aplicación

21/12/2021	43225206		949513131
Lugar y fecha	DNI. Nº	Firma del experto	Teléfono

VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN MEDIANTE JUICIO DE EXPERTOS

DATOS GENERALES:

Apellidos y nombres del informante	Cargo e institución donde labora	Nombre del instrumento	Autor del instrumento
Mag. Rosario Mercedes Huerta Soto	Docente - FEC - UNASAM	Cuestionario sobre políticas de transporte urbano y satisfacción de los conductores	Asunción Daniel Oncoy Zambrano
Título del estudio: POLÍTICAS DE TRANSPORTE URBANO Y SATISFACCIÓN DE LOS CONDUCTORES EN LA CIUDAD DE HUARAZ, 2021			

ASPECTOS DE VALIDACIÓN: Coloque el porcentaje, según intervalo.

INDICADORES	CRITERIOS	DEFICIENTE 00-20%				REGULAR 21-40%				BUENA 41-60%				MUY BUENA 61-80%				EXCELENTE 81-100%				SUB TOTAL
		0	6	11	16	21	26	31	36	41	46	51	56	61	66	71	76	81	86	91	96	
		5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100	
1. CLARIDAD	Esta formulado con lenguaje apropiado.																				92	
2. OBJETIVIDAD	Esta expresado en conductas actividades, observables en una organización.																				90	
3. ACTUALIDAD	Adecuado el avance de la ciencia y la tecnología.																				86	
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica coherente.																		84			
5. SUFICIENCIA	Comprende los aspectos (indicadores, sub escalas, dimensiones) en cantidad y calidad.																			83		
6. INTENCIONALIDAD	Adecuado para valorar la influencia de la V.I. en la V.D. o la relación entre ambas, con determinados sujetos y contexto.																				89	
7. CONSISTENCIA	Basado en aspectos teórico-científicos.																				90	
8. COHERENCIA	Entre los índices, indicadores y las dimensiones.																				92	
9. METODOLOGIA	La estrategia responde al propósito del diagnóstico.																				91	
10. PERTINENCIA	Es útil y adecuado para la investigación																				93	
PROMEDIO																					89.00	

OPINION DE APLICABILIDAD: Procede su aplicación
 Procede su aplicación previo levantamiento de las observaciones que se adjuntan
 No procede su aplicación

04/01/2022	40257333		949030725
Lugar y fecha	DNI N°	Firma del experto	Teléfono

Anexo 5. Fiabilidad de los instrumentos

Tabla 9

Fiabilidad de los instrumentos

Variable	Alfa de Cronbach	N de elementos
Políticas de transporte urbano	0.748	20
Satisfacción de conductores de combi	0.719	20

Nota. Elaboración Propia. Base de datos

Los cuestionarios presentan alta fiabilidad y coherencia interna.

Anexo 6. Baremos de las variables

Tabla 10

Baremos de las variables

Variable / dimensión	Nivel		
	Bajo	Moderado	Alto
Políticas de transporte urbano	56 a -	57 a 69	70 a +
Dimensión física	27 a -	28 a 35	36 a +
Dimensión social	27 a -	28 a 34	35 a +
Satisfacción de conductores de combi	62 a -	63 a 71	72 a +
Condiciones de salud	26 a -	27 a 32	33 a +
Condiciones de trabajo	20 a -	21 a 26	27 a +
Tiempo libre	11 a -	12 a 15	16 a +

Nota. Elaboración Propia. Base de datos

Las puntuaciones se clasificaron según la tabla anterior para el análisis cualitativo, donde cada escala o categoría es el producto del total de los ítems de cada una de las variables o dimensiones. Asimismo, los umbrales de ambas variables se fijan en los percentiles 33 y 67 de sus respectivos rangos originales en el cuestionario.