

ppi 201502ZU4645

Publicación científica en formato digital

ISSN-Versión Impresa 0798-1406 / ISSN-Versión on line 2542-3185

Depósito legal pp 197402ZU34



CUESTIONES POLÍTICAS

Instituto de Estudios Políticos y Derecho Público "Dr. Humberto J. La Roche"
de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas de la Universidad del Zulia
Maracaibo, Venezuela



Vol.40

Nº 75

2022

Políticas municipales en el ordenamiento del transporte urbano de la provincia de San Román *

DOI: <https://doi.org/10.46398/cuestpol.4075.40>

Juan M. Pilco-Churata *

Resumen

El trabajo de investigación tuvo como objetivo determinar la política municipal en el ordenamiento del transporte urbano de vehículos mayores en la municipalidad provincial de San Román en Perú; asimismo, el estudio tuvo el propósito de plantear propuestas de formulación de ordenanzas municipales con la participación de los ciudadanos. En cuanto a la metodología, se aplicó el estudio analítico, transversal, observacional y prospectivo, comprendido dentro del tipo de investigación aplicada, de diseño no experimental con el nivel de investigación correlacional. En cuanto a los resultados, la población estuvo conformada por un total de 1,956, la cual estuvo compuesta básicamente por los conductores de empresas y corporativas en vehículos minibuses de mayor tamaño. Se aplicó un muestreo probabilístico mediante el método de muestreo aleatorio simple por proporciones, de los cuales se seleccionó una muestra considerable de 83 conductores. La técnica usada fue la encuesta y el instrumento aplicado el cuestionario. En conclusión, en el estudio de las políticas públicas del transporte urbano, se percibe que son trabajos mancomunados son los más interesados en el surgimiento de las propuestas de políticas normativas que sean promovidas, implementadas, dirigidas y controladas, desde la realidad misma de los actores que involucra al transporte urbano.

Palabras clave: políticas públicas; propuestas de ordenanzas; ordenamiento; tránsito terrestre; participación ciudadana en Perú.

* El presente artículo forma parte de la tesis de maestría "Influencia de la política municipal en el ordenamiento del transporte urbano de vehículos mayores de la municipalidad provincial de San Román 2019. Perteneciente a la Escuela de Posgrado de la Universidad Andina Néstor Cáceres Velásquez.

** Docente Universitario de la Universidad Nacional de Juliaca. Puno Perú. ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-1524-4628>

Municipal policies on urban transportation planning in the province of San Roman

Abstract

The objective of the research work was to determine the municipal policy in the regulation of urban transportation of large vehicles in the provincial municipality of San Román in Peru; likewise, the study had the purpose of proposing the formulation of municipal ordinances with the participation of the citizens. As for the methodology, an analytical, cross-sectional, observational and prospective study was applied, comprised within the type of applied research, of non-experimental design with a correlational level of research. As for the results, the population consisted of a total of 1,956, which was basically composed of company and corporate drivers in larger minibus vehicles. A probabilistic sampling was applied using the simple random sampling method by proportions, from which a considerable sample of 83 drivers was selected. The technique used was the survey and the instrument applied was the questionnaire. In conclusion, in the study of urban transport public policies, it is perceived that the most interested in the emergence of regulatory policy proposals that are promoted, implemented, directed and controlled, from the very reality of the actors involved in urban transport, is the joint work.

Keywords: public policies; ordinance proposals; ordinance; land transit; citizen participation in Peru.

Introducción

En esta investigación se proponen políticas de transporte urbano, con la participación ciudadana, para una ciudad ordenada en desarrollo. Teniendo ese propósito de forma objetiva, se han evaluado las formulaciones de normativas de transporte urbano de vehículos mayores, en esa medida, se ha percibido la existencia de malestares, en las diferentes localidades del mundo, son millones de sus habitantes que emergen a las vías en calidad de transeúntes temporales que circulan en las vías públicas, por estos trayectos a veces ellos enfrentan un problema similar, que conlleva la inseguridad vial a consecuencia de la congestión vehicular, como proyectan los datos en cumplimiento de las políticas municipales, junto a los elevados costos de vida; está es el drama que sufren las familias en el ámbito social, cuya dimensión se presentan con mayor frecuencia en los países bajos, en subdesarrollo.

Estos crecimientos del parque automotor, expansión de las ciudades y el incremento de humanos, hacen que en los países más avanzados del

mundo afronten las reducciones en accidentes de tránsito, recayendo esas labores a los gobernantes ediles que mitiguen con planteamientos en las políticas municipales del ordenamiento de tránsito.

En un estudio amparado por (Fernández Arroyo y Schejtman, 2012) estiman que el plan estratégico institucional PEI, es un proceso de planes a mediano plazo, que cada gobernante enfocara sus prioridades plasmándolas en un documento de gestión, dentro de ellas establecerán estrategias, para llevar a cabo una serie de actividades de planificación con las gerencias de la organización, para fines de programar antes de un trimestre de finalización del año siguiente en el plan operativo institucional POI.

En la formulación de un plan de transporte y tránsito, se busca resolver las problemáticas generales en la accesibilidad a través de la construcción de infraestructura vial enfocados en el usuario. La política pública de la elaboración de los proyectos de infraestructura, tienen un objeto claro en fijar políticas de mejoramiento de las movilidades del transporte urbano, luego de esa mejora, el ciudadano debe hacer uso cómodo de las vías expresas, avenidas, calles, paraderos de transporte urbano, parqueo para vehículos particulares.

En las plenarias de las sesiones concejales, los gobernantes ediles son temerarios en la creación, modificación, regulación y seguridad vial o diseños viales en la ciudad de Juliaca, se observa escasas proposiciones de políticas normativas consultadas a los ciudadanos en ordenamiento vial.

La saturación del transporte deviene por deficientes playas de estacionamiento en los centros comerciales, no existen vías exclusivas para el recorrido del transporte urbano, tampoco restringen a vehículos particulares al centro de la ciudad. Las descongestiones es poner limitaciones en la movilidad de automóviles particulares para el control del tráfico, verificando los números finales de placas pares o impares, por determinadas zonas céntricas con la finalidad de mitigar las externalidades negativas del transporte que conlleva la contaminación ambiental, congestión y seguridad vial (Pérez y Osal Herrera, 2019).

1. Políticas públicas

Las autoridades ediles dentro de sus facultades en las políticas de ordenamiento del transporte urbano deben considerar al usuario como el sujeto participe de las políticas, no así a los vehículos de transporte. Desde ese interés humano, surge las políticas públicas como una integración de actividades que emanan de uno o varios actores políticos que están investidos en una función pública al servicio de la sociedad, con el propósito de cumplir acciones coordinadas para ser tomadas en decisiones, que se

llevan a cabo en objetivos claros, en un período de gobierno municipal para solucionar los problemas de movilidad ciudadana de forma integral y sostenible.

En cuanto al compromiso de tratativas del ordenamiento es integral defendido por (Torres y Santander, 2013), que comprenden a las políticas públicas como el resultado de un trabajo agrupado que se desarrolla en el ámbito público, las cuales están dadas en una serie de transacciones políticas, por lo que el gobierno no solo tiene como único objetivo ejecutar todo lo planeado, sino también avalar la coordinación y participación de los representantes claves.

Por otro lado, tenemos la aseveración de (Molero Gonzáles, 2007) donde estima que las políticas de transporte público son las acciones tomadas por el Estado como atribución al rol de administrador en los conjuntos de decisiones y orientaciones emanadas desde el gobierno nacional, regional o municipal que se plasman en programas, proyectos, normas, reglamentos u otros marcos legales. Dichas orientaciones persiguen responder a las problemáticas sociales innatas de una parte del sector transporte, que significativamente favorecen al desarrollo de la economía y legitiman las acciones del Estado.

La política pública municipal es velar por el bien común de los ciudadanos, con mejoras en calidad de servicio al usuario, una de estas acciones gubernamentales es el ordenamiento del transporte urbano de las ciudades de Juliaca y San Miguel, por encontrarse desordenado la parte céntrica de la ciudad, en momentos son incontrolable el tránsito urbano y peatonal. Señalando que es de ahí, donde nace la prioridad en tomar decisiones de acuerdo a los planes y presupuestos establecidos en la base de la gestión pública.

Las tareas conjuntas entre autoridades y ciudadanos son las alternativas que se requieren en el desarrollo de la infraestructura del transporte urbano fijadas en la ejecución del gasto presupuestal. “En este sentido, la reciprocidad de facultades permite a los entes gubernamentales tomar decisiones coordinadamente, dando respuesta inmediata a la colectividad en sus necesidades, dejando atrás molestosas diligencias burocráticas unilaterales en la ejecución de proyectos” (Belloso Monsalve, 2019:93)

2. Políticas de propuesta normativa

Por medio del mecanismo de la iniciativa ciudadana, se abre las posibilidades de generar cambios requeridos por sus necesidades conocidas por ellos mismos. Por estas circunstancias cercanas a sus problemas reales en el ámbito del transporte urbano, los ciudadanos legitimados, pueden

recurrir a presentar al municipio proyectos de creación, modificación, reforma o derogación de algunas ordenanzas municipales en las materias señaladas dentro de sus competencias.

Las iniciativas ciudadanas son dirigidas desde los gobernantes ediles detectadas por Aranzamendi Ninacondor (2006) señala que es evidente la existencia de muchos municipios donde la ciudadanía no se halla debidamente organizada, frente a esta situación, los municipios como órganos de gobierno y de poder dentro de su jurisdicción deben convertirse en promotores de las organizaciones populares emanadas desde la sociedad civil, otorgándoles representatividad con capacidad de decisión y respetando su independencia institucional.

La formulación de las ordenanzas es un factor clave para el ordenamiento del transporte urbano en las ciudades, que involucran la participación de la sociedad civil, en sus diferentes representaciones, que puedan influir en su consulta de diseño de las vías e implementación de políticas municipales que concentre la contemplación de los vecinos, usuarios y ciudadanos de las comunas de la provincia de San Román, siendo este un medio de proceso legal que pasa por diversas fases que están reguladas por ley.

En la creación de iniciativa de participación ciudadana, se podría protocolizar el reconocimiento generados por los gobernantes dándole facultades participativas como vecinos que tienen derecho de iniciativas de propuestas enmarcadas en la formación de los dispositivos municipales de la ley orgánica de municipalidades, tal como lo encontramos en el art. 114, que permite un mecanismo vecinal conformado de vecinos donde puedan plantear una propuesta de iniciativa legislativa ante el alcalde o al concejo municipal, que lo hagan suya la propuesta como órganos de decisión, dándole el inicio al trámite de emisión y aprobación (Mállap Rivera, 2013).

En cuanto a participación ciudadana en el respaldo legal advierten (Shack y Arbulú, 2021) será entendida como la capacidad que tienen las y los ciudadanos de influir de manera individual o colectiva, siendo en calidad de organizaciones formales e informales en los procesos de toma de decisiones conjuntas con la entidad pública, a través de mecanismos concretos como partes de la construcción social de las políticas públicas, en el ejercicio del derecho fundamental de todo ciudadano de intervenir en la vida de la nación como parte involucrada activamente, pero también es el cumplimiento del deber de corresponsabilidad para lograr una mayor cohesión social y mejor calidad de vida de los intereses de esa nación.

Coligiendo ideas es evidente, que la iniciativa legislativa surge por voluntad política de la comuna edil, impulsado por los regidores, el alcalde y los ciudadanos comprendidos en la circunscripción que tienen las facultades de proponer proyectos de normativas municipales en materias de ordenamiento del transporte urbano. Estas actividades de labores

legales en algunos casos, serían pre publicados para recibir las sugerencias o críticas de la opinión pública que serán llevados al grupo de los ciudadanos reconocidos por la municipalidad.

3. Políticas normativas

Desde el plano normativo, la participación ciudadana se valora en sí misma porque promueve la autonomía y la corresponsabilidad entre los ciudadanos, además de que se traduce en una mayor legitimidad de las decisiones públicas. Los gobiernos democráticos deben mantener informada a la ciudadanía de las decisiones que la van a afectar, deben promover debates sobre las implicaciones de los proyectos o programas que planean llevar a cabo y, en consecuencia, auspiciar instancias de consulta por medio de diálogos para poder conocer e incorporar las demandas, necesidades y aspiraciones de la población en el proceso de hechura de las políticas públicas (Díaz Aldret, 2017).

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

En cuanto a la exclusividad de uso vial Bull Simpfendorfer (2003) refiere que, las vías exclusivas para buces se han aplicado en forma permanente en diversos países del mundo en un lapso largo de años. Sin embargo, la modalidad de generar esta exclusividad es sólo por períodos de tiempo, tal parece ser una innovación reciente, y que ha sido experimentada en la ciudad de Santiago de Chile como parte del conjunto de proyectos implantados en el año 2001 para disminuir la congestión vehicular.

Estas alternativas de circulación diseñadas por otros países, son modelos de carriles de uso exclusivo para vehículos urbanos, que pueden ser implementados en la parte céntricas de las ciudades de la provincia de San Román, por ejemplos se propone; carril derecho A (vehículos de transporte urbano mayores, asfalto de color azul), carril intermedio B (vehículos particulares, asfalto de color blanco) y carril izquierdo C (vehículos de transporte urbano menores, asfalto de color rojo) sugeridas como uso

exclusivo para vehículos permitidos en esas vías fijadas, con excepción en caso de traslación de vehículos de emergencia, los vehículos particulares deben acomodarse a cualquier carril dejando libre el carril intermedio para dar paso seguro a la unidad de bomberos voluntarios o ambulancias.

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

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

La implementación de un plan piloto de restricción de circulación de vehículos dentro del casco central de la ciudad, es aplicado por etapas de acuerdo con los horarios establecidos de 6:00 am a 7:00 pm., y de acuerdo al número de placa que identifica al vehículo, con excepción de los vehículos oficiales y de transporte público. Es importante establecer el horario de aplicación, difundiendo en campañas publicitarias los puntos de control, por otro lado, en cuanto al manejo de la logística deben anticiparse a las posibles rutas alternas con un plan de control, monitoreo y fiscalización (Pitrangeli de Leon y Alizo, 2012).

Una de las estrategias en el congestionamiento vehicular en los días de mayor afluencia en las calles céntricas de la ciudad de San Miguel y Juliaca, deberían permitirse el uso del carril derecho de la vía a efectos que los transportistas en vehículos mayores circulen sin limitaciones en las restricciones de los planes de pico y placa, siendo lo contrario para los que circulan por el carril intermedio usado por los automóviles particulares, que serán fijados el ingreso al centro de la ciudad a ciertos números de placas, con las políticas de liberar los horarios congestionados o saturados, abarcando estas medidas también para los vehículos menores de transporte urbano.

4. Materiales y métodos

4.1. Diseño de investigación

Para el proceso de viabilidad del estudio, fue el diseño no experimental, por el hecho que no se genera ninguna situación, sino que se observan situaciones ya existentes, no provocadas intencionalmente en la investigación, en otras palabras, no es posible manipularlas, tampoco se puede tener control directo de las variables (Hernández, Fernández, & Baptista, 2014).

4.2. Métodos

Empleado en el trabajo de investigación. Se expresa que, es descriptivo, porque describe e interpreta sistemáticamente las características de las variables de estudio. En el sentido de que trata de determinar el grado de asociación entre las dos variables existentes. La investigación se enmarca en el tipo de investigación aplicada. Se señala que, es una investigación de tipo aplicativo, porque se busca dar solución a un problema de la sociedad, particularmente de los pobladores y ciudadanos de la provincia de San Román (Hernández, Fernández, & Baptista, 2014).

4.3 Participantes

Para determinar la muestra representativa, se utilizó el muestreo probabilístico, en el que se consideró a un total de 83 miembros que forman parte de la población de estudio, dentro de los cuales se ha asignado a los conductores en minibuses o combis de las empresas societarias que son: Sociedades anónimas (accionistas) y sociedades comerciales (participaciones), cooperativas (cooperan) representado por presidentes o gerentes, ante las municipalidades distritales de la provincia de San Román: Juliaca, Caracoto, Cabana, Cabanillas y San Miguel, de los que se obtendrá la información requerida para nuestro trabajo de investigación.

4.4. Instrumentos

Para darle sostenibilidad a nuestra investigación recurriremos a las fuentes primarias y secundarias, respecto a los instrumentos se realizó el uso de todo tipo de textos referidos a la temática, fichas de estudio, encuestas, entre otros. En las técnicas se aplicó la observación y la estadística, siendo una escala de 09 indicadores para determinar la política municipal del transporte urbano de vehículos mayores, cuya puntuación oscila entre: 1= nunca 2= a veces 3= siempre y 06 indicadores para caracterizar el ordenamiento del transporte urbano de vehículos mayores de la provincia de San Román, cuya valoración oscila entre: 1= malo 2= regular 3= bueno.

El modelo de escala de estudio desarrollado, explican que originalmente, era de tipo de instrumentos que consistía en una colección de ítems, donde la mitad expresaba una posición acorde con la actitud a medir y la otra mitad determinaba en contra. Cada ítem iba acompañado de una escala de valoración ordinal con opciones de respuesta numéricas de 1 a 5 (Matas, 2018).

5. Resultados

Ilustrados los resultados en tablas y gráficos estadísticos, se interpretan las canalizaciones detalladamente de un total de 1,956 que está conformado básicamente por los conductores de las empresas societarias en vehículos mayores minibuses. Visualizando los resultados en la tabla N° 1 y grafico N° 1, se refleja que, el 55.4% de los transportistas de la jurisdicción de la municipalidad provincial de San Román indican el nivel regular de las políticas públicas, el 26.5% de ellos figuran en el nivel de malo y los que presentan nivel bueno representan el 18.1%. Sobre el ordenamiento del transporte urbano, los transportistas manifiestan de a veces representan el 49.4%, el 33.7% de ellos indican el nivel de nunca, y los transportistas que forman el nivel de siempre figuran con el 16.9%.

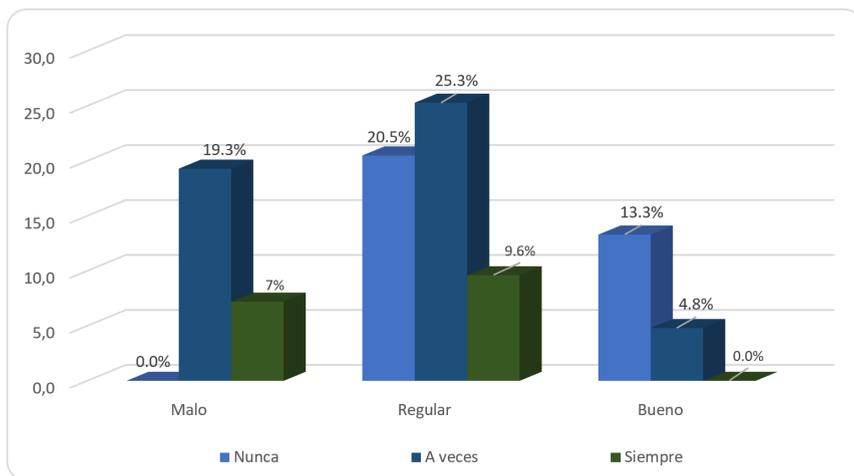
Al asociar las políticas públicas con el ordenamiento del transporte urbano, se observa con predominio el 25.3% de ellos indican que se aplica regularmente las políticas y a la vez revelan de a veces se cumple el ordenamiento; así mismo el 13.3% presentan de bueno las políticas y presentan de nunca se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

Tabla No. 01: Políticas públicas asociado al ordenamiento del transporte urbano en la municipalidad provincial de San Román.

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

Fuente: Elaborado por el autor.

Gráfico No. 01: Políticas públicas asociado al ordenamiento del transporte urbano en la municipalidad provincial de San Román.



Fuente: Tabla N° 1

Percibiendo los resultados en la tabla N° 2 y gráfico N° 2, se ilustra que, el 34.9% de los transportistas de la jurisdicción de la municipalidad provincial de San Román indican el nivel regular de las políticas de propuesta normativa, el 24.1% de ellos figuran en el nivel de malo y los que presentan nivel bueno representan el 41.0%. Sobre el ordenamiento del transporte urbano, los transportistas manifiestan de a veces representan el 49.4%, el 33.7% de ellos indican el nivel de nunca, y los transportistas que forman el nivel de siempre figuran con el 16.9%.

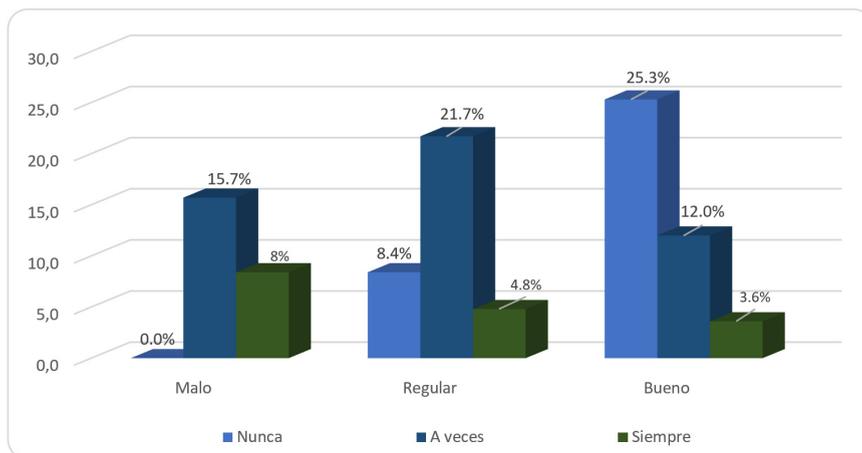
Al asociar las políticas de propuesta normativa con el ordenamiento del transporte urbano, se observa con predominio el 25.3% de ellos indican que es buena las políticas y a la vez revelan de nunca se cumple el ordenamiento; así mismo el 21.7% presentan de regular las políticas y presentan de a veces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

Tabla No. 02: Políticas de propuestas normativas asociado al ordenamiento del transporte urbano en la municipalidad provincial de San Román

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

Fuente: Elaborado por el autor.

Gráfico No. 02: Políticas de propuestas normativas asociado al ordenamiento del transporte urbano en la municipalidad provincial de San Román

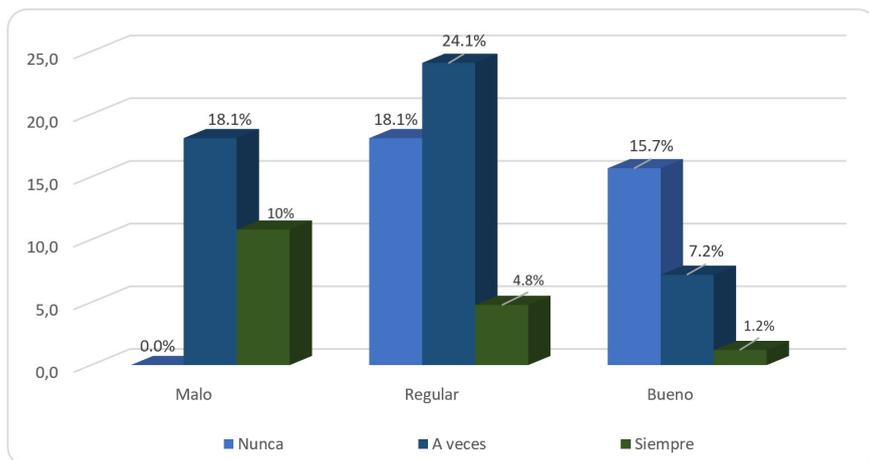


Fuente: Elaborado por el autor.

En la tabla N° 3 y gráfico N° 3, reflejan que, el 47.0% de los transportistas de la jurisdicción de la municipalidad provincial de San Román indican el nivel regular de las políticas normativas. El 28.9% de ellos figuran en el nivel de malo y los que presentan nivel bueno representan el 24.1%. Sobre el ordenamiento del transporte urbano, los transportistas manifiestan de a veces representan el 49.4%, el 33.7% de ellos indican el nivel de nunca, y los transportistas que forman el nivel de siempre figuran con el 16.9%.

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

Gráfico No. 03: Políticas normativas asociado al ordenamiento del transporte urbano en la municipalidad provincial de San Román



Fuente: Elaborado por el autor.

6. Discusión

Los datos obtenidos de las encuestas a los transportistas de servicio urbano, al realizar la asociación de las políticas públicas concerniente a los diseños de planes y presupuestos compartidos a nivel local a largo o mediano plazo en el área de ordenamiento del transporte urbano, se predice que su aplicación en esas políticas públicas es regular a veces, de ese modo los gobernantes ediles de la municipalidad provincial de San Román, no son calificados de malos, pero tampoco son buenos, entonces esta estimación moderada balanceada demuestra conformismo en la labor de ordenamiento por la ciudadanía y la autoridad municipal.

Los resultados similares, se obtuvo de los pobladores Arequipeños de Yanahuara, en cuanto a las políticas municipales, se observa que el 97,30% de los habitantes se encuentran en un nivel regular de conocimiento en su labor emprendida por la subgerencia de transporte de la municipalidad distrital de Yanahuara, mientras el 2,80% aprueban el nivel de su labor edil de forma eficiente y ninguno en el nivel deficiente. En cuanto a educación vial, se observa que el 75,80% de los habitantes se encuentra en un nivel regular, el 24,30% en un nivel eficiente y ninguno en un nivel deficiente (Del Carpio Tejada, 2019).

En cuanto a los resultados de propuestas normativas, referente al diseño de reconocimiento de la participación ciudadana en la participación de sesiones de concejo municipal en la provincia de San Román con voz y voto, esta acción es calificada de bueno por los transportistas, mas no en su cumplimiento o legalidad en decisiones municipales. Se puede decir que, la propuesta de ordenamiento del tránsito vehicular a resaltar están las labores mancomunadas entre sociedad civil y gobierno edil, este anhelo es lo que encajaría con el pedido del cumplimiento de sociabilizar el ordenamiento del transporte urbano al agrado de los ciudadanos, pero en la actualidad no tienen esa facultad de legislar al igual que los concejales.

Otro estudio en propuesta normativa, se empodera a la participación ciudadana, destacando que no es un elemento fortuito, sino fruto de la gestión de los gobiernos locales, entonces el ordenamiento es bueno en la medida en que se planifiquen, organicen, lideren y controlen acciones en materia de participación ciudadana, solo así serán considerados un gobierno edil eficaz y eficiente (Salvador Hernández, et al., 2017).

Analizando las políticas normativas entrelazando con el ordenamiento del transporte urbano, en políticas normativas de definir los carriles exclusivos para vehículos de transporte urbano en las calles céntricas de la ciudad de Juliaca, este acto es calificado de regular por los transportistas, en cuanto al ordenamiento es a veces, por los desaciertos en restringir o crear nuevas aperturas en las vías solo con el consenso de las autoridades municipales.

Como parte de solución en las políticas normativas tenemos a la gerencia de transportes de la municipalidad de Tacna para contrarrestar la congestión vehicular de la zona comercial. Una de las soluciones consistió en dividir el carril de subida de la avenida Bolognesi en dos carriles con la ayuda de delineadores de tránsito conocidos como postes refractivos. “De tal manera que, por la división izquierda, circulen solo vehículos livianos incluyendo taxis; y por la división derecha circulen solo los vehículos denominados combis y minibuses pertenecientes al transporte masivo urbano, una especie de carril solo para buces” (Pari Pinto, et al., 2019: 341).

Otro autor también alcanza una similar acción de crear vías exclusivos solo para el transporte urbano, con miras a mejorar la operación del sistema, en las ciudades más saturadas, en esas circunstancias lograron definir carriles exclusivos para el transporte público en tres corredores viales dentro del área central con el fin de concentrar la circulación del transporte masivo en el área más conflictiva, mejorando la circulación sobre un número reducido de vías y asegurando una mayor velocidad comercial (Riera y Falavigna, 2016).

Conclusiones

Se determinó que las políticas municipales al ser asociadas con el ordenamiento del transporte urbano de vehículos, no es una gestión desarrollada solo por la autoridad edil, tampoco son aplicadas las reglamentaciones municipales pensando en los vehículos, deben desarrollarse en cada momento entonces dando prioridad a los usuarios del ámbito de la municipalidad provincial de San Román.

Ampliando el estudio de las políticas públicas del transporte urbano, se percibe que son trabajos mancomunados, además para el surgimiento de las propuestas de políticas normativas necesitan ser planteadas, promovidas, implementadas, dirigidas y controladas desde la realidad misma de los actores que involucra al transporte urbano.

Así se sitúa el panorama de los transportistas que conocen de cerca las necesidades o dificultades que se presentan en el servicio de transporte, siendo esas las razones justificadas que permiten un acercamiento idóneo para ser partícipes en las consultas de los asuntos legales del ordenamiento municipal, compartiendo roles en las propuestas de políticas normativas establecidas desde la participación ciudadana y empoderadas por la entidad municipal con reconocimiento de funciones ediles equivalentes a los miembros del concejo municipal.

Referencias bibliográficas

- ARANZAMENDI NINACONDOR, Lino. 2006. Municipio y democracia participativa. ADRUS. Arequipa, Perú.
- BELLOSO MONSALVE, Judith. B. 2019. "Normativa legal referida al control de gestión" En: Cuestiones Políticas. Vol. 36, No. 63, pp. 85-108.
- BULL SIMPFENDORFER, Alberto. 2003. Congestión de tránsito el problema cómo enfrentarlo. Naciones Unidas CEPAL. Santiago de Chile, Chile.

- Del CARPIO TEJADA, Barbarita. E. 2019. "Aplicación de políticas municipales de la sub gerencia de transporte y la educación vial de pobladores de Yanahuara, Arequipa, 2018" En: Universidad Cesar Vallejo. Arequipa, Perú.
- DÍAZ ALDRET, Ana. 2017. "De la participación acotada a la desinformación. Equilibrios difíciles en la puesta en marcha de la línea 12 del Metro" En: Gestión y política pública. Vol. tematico 2018 Octubre, pp. 177-224.
- FERNÁNDEZ ARROYO, Nicolás; SCHEJTMAN, Lorena. 2012. Planificación de políticas, programas y proyectos sociales. UNICEF/CIPPEC. Buenos Aires, Argentina.
- HERNÁNDEZ SAMPIERI, Roberto; FERNÁNDEZ COLLADO, Carlos; BAPTISTA LUCIO, María d. P. 2014. Metodología de la investigación. Sexta edición ed. Mcgraw-Hill / Interamericana editores, S.A. de C.V. Bogotá, Colombia.
- MÁLLAP RIVERA, Johnny. 2013. Comentarios al régimen normativo municipal. Gaceta Jurídica. Lima, Perú.
- MATAS, Antonio. 2018. "Diseño del formato de escalas tipo Likert: un estado de la cuestión" En: Revista electrónica de investigación educativa. Vol. 20, No. 01, pp. 38-47.
- MOLERO GONZÁLES, Estelita Y. 2007. "Formulación de la política de transporte público en la Alcaldía de Maracaibo en los noventa. El papel del Banco Mundial" En: Revista Venezolana de Gerencia. Vol. 12, No. 40, pp. 667-691.
- PARI PINTO, Avelino. G; MALPARTIDA ARRIETA, Victor; OLAVE COLQUE, Helard. 2019. "Nivel de congestión del tráfico vehicular de la zona comercial de la avenida Bolognesi, Tacna-2019" En: Ciencia & Desarrollo. Vol. 18, No. 25 (02), pp. 32-40.
- PÉREZ, Rhonmer; OSAL HERRERA, William, J. 2019. "Impacto de los sistemas de transporte público latinoamericanos en la movilidad urbana y en el ambiente" En: Publicaciones en ciencias y tecnología. Vol. 13, No. 02, pp. 30-53.
- PITRANGELI de LEON, Rafaella; ALIZO, Milagros. 2012. Lineamientos de acción para el plan de movilidad sustentable en la ciudad de Mérida. En: D. Rangel Mora, ed. Espacios públicos calidad y mediación. Universidad de los Andes-Vicerectorado Académico, pp. 93-117. Mérida, Venezuela.
- RIERA, Alicia; FALAVIGNA, Claudio. 2016. "Propuesta de reorganización del transporte masivo, ciudad de Neuquen, Argentina" En: Revista Administración Pública y Sociedad. No. 01, junio, pp. 101-108.

SALVADOR HERNÁNDEZ, Yudith; LLANES FONT, Mariluz; VELÁZQUEZ ZALDÍVAR, Reynaldo. 2017. “Apuntes de la participación ciudadana, modelos y herramientas para su gestión” En: Revista Reflexiones. Vol. 02, No. 96, pp. 83-92.

SHACK, Nelson; ARBULÚ, Aura. 2021. Una aproximación a los mecanismos de participación. Contraloría General de la República. Lima, Perú.

TORRES MELO, Jaime; SANTANDER ABRIL, Jairo. 2013. Introducción a las políticas públicas: Conceptos y herramientas desde la relación entre estado y ciudadanía. Instituto de Estudios del Ministerio Público IEMP. Bogotá, Colombia.



UNIVERSIDAD
DEL ZULIA

CUESTIONES POLÍTICAS

Vol.40 N° 75

*Esta revista fue editada en formato digital y publicada en diciembre de 2022, por el **Fondo Editorial Serbiluz**, Universidad del Zulia. Maracaibo-Venezuela*

www.luz.edu.ve
www.serbi.luz.edu.ve
www.produccioncientificaluz.org