



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

**ESCUELA DE POSGRADO
PROGRAMA ACADÉMICO DE MAESTRÍA EN GESTIÓN
PÚBLICA**

**Calidad de Vida de Conductores Interprovinciales y su Relación
con la Seguridad Vial en una Empresa de Transporte, Trujillo
2020.**

**TESIS PARA OBTENER EL GRADO ACADÉMICO DE:
MAESTRO EN GESTIÓN PÚBLICA**

AUTOR:

Quevedo Aponte, Juan Manuel (ORCID: 0000-0003-4916-720X)

ASESOR:

Dr. Valiente Saldaña, Yoni Mateo (ORCID: 0000-0002-9083-3553)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Gestión de Políticas Públicas

Trujillo – Perú

2021

Dedicatoria

A nuestro señor Jesucristo, por su inmenso amor y su fidelidad en cada mañana.

A Fátima y Mateo, mis adorados hijos por ser fuente amor, comprensión y motivo de superación.

A mi amada esposa Olivia, por su comprensión y su apoyo absoluto.

A mis queridos padres Juan Manuel y Domitila por su sacrificio y los valores de vida que inculcaron en mí.

Agradecimiento

Agradezco a las personas que aportaron a la ejecución del presente trabajo investigativo, tales como el Dr. Yoni Mateo Valiente Saldaña, por su empeño, apoyo y paciencia. De igual modo, a las empresas transporte interprovincial de Trujillo, en especial Transportes Línea S.A., por permitir el desarrollo de mi tesis de maestría en gestión pública y de esta manera lograr un aporte en las políticas públicas y toma de decisiones para mejorar el sistema vial y así la calidad de vida de las partes interesadas.

El autor.

Índice de Contenidos

Dedicatoria	ii
Agradecimiento	iii
Índice de Contenidos.....	iv
Índice de Tablas	v
Índice de Figuras.....	vi
Índice de Anexos.....	vii
RESUMEN	viii
ABSTRACT	ix
I. INTRODUCCIÓN	1
II. MARCO TEÓRICO.....	7
III. METODOLOGÍA.....	15
3.1. Tipo y diseño de investigación	15
3.2. Variables y Operacionalización de variables.....	15
3.3. Población, muestra y muestreo.....	18
3.4. Técnicas e Instrumentos de recolección de datos	20
3.5. Procedimientos	21
3.6. Método de Análisis de Datos	21
3.7. Aspectos Éticos.....	22
IV. RESULTADOS.....	23
V. DISCUSIÓN	29
VI. CONCLUSIONES	32
VII. RECOMENDACIONES.....	34
REFERENCIAS	36
ANEXOS	40

Índice de Tablas

Tabla 1. Escala de Medición para la variable Calidad de Vida.....	16
Tabla 2. Niveles para la variable Calidad de Vida.	16
Tabla 3. Niveles para Dimensiones de la variable Calidad de Vida.	17
Tabla 4. Escala de Medición para la variable Seguridad Vial.....	18
Tabla 5. Niveles para la variable Calidad de Vida.	18
Tabla 6. Niveles para Dimensiones de la variable Seguridad Vial.	18
Tabla 7. Expertos validadores de los instrumentos.	20
Tabla 8. Alfa de Cronbach para la variable Calidad de Vida.	21
Tabla 9. Alfa de Crombach de la variable Seguridad Vial.	21
Tabla 10. Determinación del Coeficiente de Spearman de las variables Calidad de Vida y Seguridad Vial en conductores interprovinciales de una empresa de transporte, Trujillo 2020.	23
Tabla 11. Determinación de Momentos o Valores Específicos de la serie de datos de las dimensiones de las variables Calidad de Vida y Seguridad Vial en conductores interprovinciales de una empresa de transporte, Trujillo 2020.....	26
Tabla 12. Propuesta de controles operacionales para mejorar el sistema de seguridad vial empresarial y la calidad de vida en conductores interprovinciales de una empresa de transporte, Trujillo 2020.	28

Índice de Figuras

Figura 1. Expresión porcentual de los niveles de la variable Calidad de Vida en conductores interprovinciales de una empresa de transporte, Trujillo 2020.	24
Figura 2. Expresión porcentual de los niveles de la variable Seguridad Vial en conductores interprovinciales de una empresa de transporte, Trujillo 2020.	24
Figura 3. Expresión porcentual de los niveles de las dimensiones de la variable Calidad de Vida en conductores interprovinciales de una empresa de transporte, Trujillo 2020.....	25
Figura 4. Expresión porcentual de los niveles de las dimensiones de la variable Seguridad Vial en conductores interprovinciales de una empresa de transporte, Trujillo 2020.....	26

Índice de Anexos

Anexo 1. Matriz de Operacionalización de la variable calidad de vida.....	
Anexo 2. Matriz de Operacionalización de la Variable Seguridad Vial.....	
Anexo 3. Validación de Instrumentos.....	
Anexo 4. Base de datos de las variables calidad de vida y seguridad vial.....	
Anexo 5. Prueba de normalidad.....	
Anexo 6. Encuesta para proyectos de investigación - Calidad de vida.....	
Anexo 7. Encuesta para proyectos de investigación - Seguridad vial.....	
Anexo 8. Carta de autorización para aplicar encuestas y solicitar información...	

RESUMEN

La investigación tuvo como propósito determinar la relación entre la calidad de vida de conductores interprovinciales y la seguridad vial de una empresa de transporte, Trujillo 2020. El tipo de investigación es aplicada, presenta un diseño No experimental, transversal descriptivo correlacional, asimismo la población estuvo conformada por 76 conductores interprovinciales como muestra. La técnica de recolección de datos fue la encuesta y los instrumentos utilizados fueron: la escala de Cabello (2017) y para la variable de seguridad vial se empleó la escala de factores que ocasionan accidentes viales de Orosco (2018). Se determinó la relación moderada entre las variables Calidad de Vida y Seguridad vial en conductores de transporte interprovincial, presentando un valor de $Rho = 0.667$. Los niveles encontrados en las variables de estudio fueron, para calidad de vida 68% medio, 19% alto y 13% bajo. Para seguridad vial fue 100% bajo. Finalmente se concluyó que existe una relación moderada entre las variables Calidad de Vida y Seguridad vial en conductores de transporte interprovincial.

Palabras Claves: Calidad de vida, seguridad vial, conductores interprovinciales.

ABSTRACT

The purpose of the research was to determine the relationship between the quality of life of interprovincial drivers and the road safety of a transport company, Trujillo 2020. The type of research is applied, presents a non-experimental, cross-sectional descriptive correlational design, also the population was made up of 76 interprovincial conductors as a sample. The data collection technique was the survey and the instruments used were: the Cabello scale (2017) and for the road safety variable, the Orosco (2018) scale of factors causing road accidents was used. The moderate relationship between the variables Quality of Life and Road Safety in interprovincial transport drivers was determined, presenting a value of $Rho = 0.667$. The levels found in the study variables were 68% medium, 19% high and 13% low for quality of life. For road safety it was 100% low. Finally, it was concluded that there is a moderate relationship between the variables Quality of Life and Road Safety in interprovincial transport drivers.

Keywords: Quality of life, road safety, drivers, interprovincial.

I. INTRODUCCIÓN

Alrededor del mundo, fallecen 1,25 millones de personas como resultado del tráfico vial, pero ese no es el único problema, ya que por cada evento de tránsito resultan con lesiones alrededor de 50 millones de personas, de los cuales la gran mayoría sufren secuelas físicas, psicológicas y neurológicas de gravedad que perduran toda la vida; además se señala que en forma diaria fallecen alrededor de 3500 personas en las vías, y decenas de millones resultan con lesiones o discapacidad. (Organización Mundial de la Salud, 2015)

América Latina y el Caribe, existe un alto índice de mortalidad generado por los sucesos de tránsito. Actualmente, los siniestros viales es una causa de muertes en la región, las cuales afectan a personas que oscilan entre los 5 a 44 años de edad. Significando más de 100.000 muertes al año, y un aproximado de 5 millones de personas lesionadas. (CISEV, 2018)

En el Perú, existen altos niveles de siniestralidad originados por los accidentes viales, en el años 2018 se han producido alrededor de 90,056, diversos con fatalidad, donde hubieron 64,759 víctimas, entre lesionados y fallecidos. Hubo un incremento de personas con lesiones en el 2018 (11.9%) en referencia al 2017, llegando a 61,512 víctimas con lesiones en el país. Para el 2019 los siniestros llegaron a 94,685; y se proyecta para el 2020 aproximadamente 95,989. (Presidencia de la República, 2020)

Por otro lado, la región La Libertad registra 5407 accidentes de tránsito, de los cuales 348 son con consecuencias fatales. (INEI, 2018), y según el observatorio de movilidad de Trujillo, durante el 2019, presentó 33 fallecidas y 3786 lesionados. (Observatorio de Movilidad TMT)

La OMS considera como problema mundial ligado a la salud y al desarrollo, la seguridad vial que ocasiona traumatismos como consecuencia de accidentes viales, en muchos de los países que cuentan con bajos y medianos recursos se presenta un 90% de personas fallecidas.

Los accidentes de tránsito en la sociedad, ocasionan daños difíciles de medir en las familias, pues las personas que fallecen, resultan con alguna lesión o

discapacidad con consecuencia de un evento de tránsito involucra a personas allegadas, que resultan afectadas. (Sagastegui, 2010)

Por tal razón la prevención es la mejor opción, por eso se debe crear sistemas de transporte seguro y saludable, resultando necesario conocimientos, experiencia y herramientas. Por ello, producir vehículos seguros, construir vías de tránsito adecuadas, diseñar infraestructura orientada a proteger a conductores, peatones y ciclistas, y sobre todo lograr una mejora en toda la prestación del servicio de transporte público, además, cambiar nuestra conducta en vías de tránsito, reducirá las lesiones y en general lograremos a tener una población más sana. (OMS, 2010).

Los accidentes de tránsito, se producen al ponerse en marcha el tráfico vial, entendido este como el movimiento de personas mediante vehículos por determinadas vías, y donde podemos ver que uno de los elementos determinantes, lo constituyen el factor humano; este fenómeno, los siniestros, se dan por la trasgresión de los lineamientos de seguridad vial, donde un factor importante es la forma de vida de los operadores, es decir en los conductores.

Actualmente, el estándar de vida y seguridad vial constituyen un aspecto transversal en la gestión pública pues debe abarcar acciones para mantener, optimizar e implementarse dentro de las políticas públicas, y así mejorar un servicio público, concentrando su oficiosidad en el componente humano. Siendo así se toma como parte estructural de la investigación en la empresa Transportes Línea S.A. a la división de negocio, destinada al servicio de transporte interprovincial de personas.

Resulta razonable precisar que el transporte público constituyen un sistema importante dentro de un país, pues permite atender a la mayoría de la población facilitando su traslado, sin embargo, son los conductores las personas que están encargadas directamente de realizar el traslado de los pasajeros mediante vehículos y a través de las diversas redes viales, por ende, se ven obligados a cumplir con lineamientos de la seguridad vial, y expuestos a las consecuencias de la circulación, tales como: accidentes de viales, debido al periodo de tiempo en el que la persona se expone diariamente a los factores de riesgo que se asocian al

manejo vehicular; a la congestión vehicular, derivando del elevado flujo vehicular en las vías; los excesivos tiempos de desplazamientos en el servicio; factores desfavorables producidos por circunstancias sociales, ambientales, económicos, etc. que son el principal aspecto a tratar en seguridad vial.

En la ciudad de Trujillo, al hablar de calidad de vida de los conductores y como está relacionado con la seguridad vial, nos lleva a realizar un análisis desde el escenario del transporte formal e informal, tenemos así, aquel que brindan las empresas de transporte interprovincial cumpliendo con requisitos exigidos por Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), siendo una exigencia primordial contar con factor humano, conductores profesional especializados, los cuales se someten a capacitaciones constantes. Por otro lado, tenemos la informalidad en el servicio de transporte, el cual se brinda sin contar con autorizaciones además de no cumplir con los requisitos para el acceso y duración en la ocupación, circunstancia que conlleva al incumplimiento de normas socio laborales, tales como: trabajo sin beneficios sociales, sin descanso, en sobretiempo, sin mediar las consecuencias que puedan traer ello, como son los accidentes de viales.

Según la OMS, el estándar de vida y/o estado de la sanidad en el ser humano, en la literatura médica constituye un fenómeno de gran importancia, entendida como la apreciación que tienen las personas respecto de la expectativa en la vida, teniendo en cuenta el entorno cultural y de valores, relacionados con sus expectativas, metas, normas e intereses" (WHOQOL, 1995).

Se considera, calidad de vida laboral, asumida por los autores García y Sánchez (2003) como la comprobación del bienestar que deriva del equilibrio que puede llegar a percibir el sujeto entre los requerimientos de trabajo retador, fuerte y difícil, y los recursos, de que dispone para afrontar estos requerimientos como: los psicológicos, los organizacionales y relacionales. Y aunque se puede tener al alcance ciertos instrumentos para su medición, son pocos los estudios realizados con el objetivo de medirla entre los diferentes trabajadores.

Podemos inferir que, el elemento más importante en el comportamiento vial, lo constituye el factor humano, es decir el conductor, pues es quien activa el tránsito

vial terrestre, debido a que su conducta despliega un conjunto de reacciones imprevistas y difíciles de controlar, y estas observan una serie de factores internos propios de su capacidad y habilidad para conducir, y externos relativos al ambiente en que se ejecuta la conducción. (Perito Tránsito, 2011) Constituye un deber crear un ambiente de seguridad vial, y para ello, debería de ameritar una adecuada calidad de vida.

Se plantea la siguiente interrogante: **¿Cuál es la relación existente entre la calidad de vida de conductores interprovinciales con la seguridad vial en una empresa de transporte, Trujillo 2020?** con la intención de encontrar, como puede verse afectada la calidad de vida de un conductor interprovincial por la realidad que enfrenta en el marco de la seguridad vial. Sabiendo que el estilo de vida que ellos poseen está muy vinculado al tipo de trabajo que tienen y que este a su vez se encuentra en un escenario vial.

La investigación se justifica en sus diferentes aspectos porque resulta primordial saber si se encuentra un vínculo sustancial además de trascendental entre calidad de vida de un conductor de transporte público interprovincial y la seguridad vial, enmarcados dentro una realidad existente (accidentabilidad con consecuencias personales y materiales) que genera efectos negativos en la población, y que debe ser consideradas por las autoridades dentro del marco de las políticas públicas a fin de disminuir muerte y lesiones de personas.

A su vez esta investigación se orienta a servir como fuente de información para la gestión del tránsito vehicular y políticas de seguridad vial que tenga que implementarse en Trujillo; así mismo, debe ser antecedente para investigaciones futuras sobre seguridad vial y su relación con la calidad de vida de un factor importante, como lo es el conductor.

Se justifica en forma metodológica porque se hace uso de herramientas que facilitaron la obtención de información, basadas en la percepción y escalas propuestas para medir cada variable de estudio, permite describir escenarios muy poco estudiados en el marco de la gestión organizacional y políticas del sector de transporte; siendo ello importante más aun cuando los datos son procesados estadísticamente y los instrumentos validados por expertos, lo cual hace posible

hacer uso en próximas investigaciones y/o citarlos como referencias. Siendo preciso indicar que, la investigación ha sido realizada respetando los procesos metodológicos establecidos por el sistema de investigación científica.

De igual forma, la investigación se justifica por tener una valorización social, pues los resultados valdrán para gestionar políticas en seguridad vial en los tres niveles de gobierno, y así atender la necesidad de disminuir los accidentes viales para lograr el bienestar común. Así podemos agregar que, la obtención y análisis de los resultados contribuirán para que el sector transporte logre diseñar e implementar adecuadas estrategias para mejorar un servicio público.

Así mismo, presenta implicaciones prácticas, al servir como referencia para poder mejorar la seguridad vial en el Trujillo, y darles calidad de vida a los conductores que brindan un servicio público, desde la perspectiva normativa y de planteamiento de lineamientos de mejoras socio laboral y salud. Del mismo modo, la investigación debe servir de referencia para tomar decisiones e implementar de controles operacionales que permitan un bienestar de la sociedad.

En el presente trabajo se planteó como objetivo general, **determinar la relación entre la calidad de vida de conductores interprovinciales y la seguridad vial de una empresa de transporte, Trujillo 2020.**

Asimismo, los **objetivos específicos** fueron **describir** los niveles de las variables calidad de vida y seguridad vial en conductores interprovinciales de una empresa de transporte, Trujillo 2020, **describir** las dimensiones de las variables de calidad de vida y seguridad vial en conductores interprovinciales de una empresa de transporte, Trujillo 2020, **determinar** las circunstancias o en todo caso aquellos valores específicos de la serie de datos de los volúmenes de las variables calidad de vida y seguridad vial en conductores interprovinciales de una empresa de transporte, Trujillo 2020, **relacionar** estadísticamente las variables calidad de vida y seguridad vial en conductores interprovinciales de una empresa de transporte, Trujillo 2020 y **proponer** controles operacionales para mejorar el sistema de seguridad vial y la calidad de vida de conductores interprovinciales de una empresa de transporte, Trujillo 2020.

La hipótesis (H1) que se pretende demostrar es “La existencia de una relación significativa entre la calidad de vida y la seguridad vial en conductores interprovinciales de una empresa de transporte, Trujillo 2020”.

Como hipótesis nula (Ho) se pretende demostrar que “no existe relación significativa alguna entre la calidad de vida y la seguridad vial en conductores interprovinciales de una empresa de transporte, Trujillo 2020”.

II. MARCO TEÓRICO

Existe una diversidad de antecedentes que nos especifican hechos y resultados que se encuentran en la escena mundial y local, como son los siguientes:

Paredes (2017) describe en su trabajo investigativo que es importante entender que en el día a día nos encontraremos inmersos en las normas de la Educación Vial, por ende, es necesario tenerla presente para que así pueda hallarse la armonía necesaria en una sociedad. En Ecuador, por ejemplo, la juventud muere principalmente por los accidentes viales, ya que se producen situaciones en la que los conductores inexpertos tienen comportamientos riesgosos desencadenando en accidentes que en la mayoría de las ocasiones pueden evitarse. Es así como el siguiente trabajo investigativo quiere plantear la indagación de los comportamientos en lo que viene siendo el manejo riesgoso a través del empleo de un simulador de manejo, trabajando con 40 voluntarios de entre 16 y 24 años de edad que llevan a cabo el curso que les permite la obtención del permiso de conducir categoría tipo B no profesional del centro de evaluación Auto Club San Francisco en Quito. Los voluntarios que participaran de esta investigación serán primero evaluados en dos oportunidades en lo que viene a ser un simulador, luego de ello, se les impartirá clases acerca de la educación vial y para finalizar pasarán nuevamente por el simulador de conducción, todo esto con la finalidad de poder reconocer y comparar a través de un análisis estadístico a aquellos conductores jóvenes que presentan poca experiencia y que además muestran, en su accionar vial, más comportamientos de riesgo; de esta manera se podrá mejorar la enseñanza de la educación vial en aquellos conductores con poca experiencia, así también, sentar bases para futuros trabajos de investigación en el rubro del manejo y seguridad vial en Ecuador.

Amaya (2019) sostiene que en su investigación tomó como muestra al personal que opera transporte de trabajadores en mina (632 personas), explica que se trabajó como método lo que es la observación directa además de la

revisión de la documentación de la compañía, con la finalidad de recopilar aquella información relevante con respecto a eventos viales que ocurrieron a lo largo del tiempo, se utilizó, para el diagnóstico de las contingencias, el esquema conocido como “diagrama de Ishikawa”, en la investigación, las inspecciones operativas se elaboraron a través de la estrategia conocida como “Lluvia de ideas” y bajo parámetros modelo ISO 39001:2012. Definido quedó que el porcentaje más alto en la presencia de las contingencias estuvieron asociadas al operador del vehículo, al cuidado del vehículo, y a la autopista. De igual manera, se determinó que las rozaduras acapararon el tipo de evento vial de mayor reiteración, entretanto, los roces del vehículo con piedras y los desperfectos en la ruta obtuvieron un menor porcentaje de incidencia en el trabajo investigativo; aquellos controles operativos, preponderantes en la investigación, fueron: todo control GPS realizado a través de las conocidas geo-cercas, también estuvieron presentes la inspección en cuanto a la fatiga y somnolencia; el modelo lineal describe el proceder de los eventos automovilísticos en vínculo con el tiempo. Se concluyó pues que existe una inclinación característica en reducir eventos viales al momento de trabajar un modelo de seguridad vial, esto basado en modelo ISO 39001.

Deza (2016) en su trabajo de investigación al que tituló “Cultura de seguridad en educación vial para la prevención de accidentes de tránsito en el Distrito de SMP. Año 2015” utilizó en aquella oportunidad, un enfoque cualitativo, esto le permitió poder discernir acerca de la problemática que se encuentra inmersa en la fomentación de lo que viene a denominarse la cultura de seguridad en la enseñanza o adoctrinamiento vial, esto pues, dificulta la intervención efectiva para evitar los siniestros viales en el país, el diseño del trabajo de investigación documentado junto al método inductivo, permitieron que se pudiera llegar al análisis a través del cifrado axial además del estudio de la información encontrada. Es estudio finaliza corroborando la existencia de toda la evidencia indispensable para que: Dentro de la enseñanza vial no existe una cultura de seguridad afianzada, ya que carece de todo engranaje efectivo, como lo son: articulación empresa y estado, esto impide que exista una prevención efectiva en cuanto a accidentes de tránsito en nuestro país.

Cuadros (2016) a través de su estudio “La política de seguridad vial y la incidencia en la mortalidad vial en el valle del cauca en el periodo 2012-2015” investigó la repercusión que tienen todas aquellas normativas públicas que hablan de la seguridad vial en relación con la mortalidad que se presenta debido a los accidentes en las carreteras dentro del Valle del Cauca en el periodo incluido dentro del periodo 2012 y 2015. La investigación fue de tipo descriptivo observacional. Entre las conclusiones a las que se arribaron en la investigación se tiene que si bien e Plan existe en documentos es también cierto que el grado en el que se vienen aplicado es muy incipiente, y ello en mucho casos se debe a la poca conciencia que se tiene del problema que deviene tras un accidente de tránsito, más aun sabiendo que la siniestralidad vial en las carreteras y zonas rurales se puede prevenir de manera importantes a través de estrategias integrales expresadas en leyes y sobre todo implementadas en la práctica, con el concurso de la educación que es el vehículo que se encarga de darle sostenibilidad a cualquier proyecto de esta índole.

Guzmán-Valdiviezo (2014), desarrolla el trabajo de investigación al que titula “Análisis de seguridad vial de las zonas de cuatro tramos de la carretera IIRSA Norte”, investigación que tuvo como propósito realizar un análisis acerca de los accidentes de tránsito que se suscitan en la carretera IIRSA Norte. Investigación sustentada en la Universidad de Piura, Perú. A partir de la información procesada y recolectada con la ayuda de los entes involucrados en una serie de accidentes y eventualidades que se desarrollaron en la carretera en mención se tiene que en las estadísticas se encuentra un elevado índice de atropellos en las carreteras, lo que quiere decir que los transeúntes tienen una participación preponderante en los accidente que se producen en carretera. Asimismo, se determinó que en las zonas rurales los accidentes mayormente ocurren por despiste o volcaduras, y entre las causales que mayor presencia tienen son los accidentes provocados por el cansancio del conductor, asimismo se determinó que la presencia de vehículos menores como son las motos, mototaxis, en la carretera aumenta de manera drástica el número de incidentes acontecidos en la carretera.

Deza (2014) a través de su estudio “Modelo de Gestión en Seguridad Vial para la Promoción de una Cultura en Prevención de Accidentes de Tránsito en el Distrito de Lurín. año 2013” determina la presencia de evidencia característica que permite confirmar que: El modelo que se emplee en la gestión vinculada a la seguridad vial incide en perfeccionamiento significativo que se da en el fomentar una cultura que se centre en la prevención de los accidentes de carreteras en la jurisdicción de Lurín; concluyéndose así que los participantes del grupo evaluado obtuvieron puntajes más altos en lo que concierne a conocimientos acerca de la normatividad (Promedio = 15.47), en comparación a los participantes de control (Promedio = 10.33). Igualmente la puntuación acerca de la sensibilización, de la evaluación efectuada luego al grupo experimental, arroja una diferencia importante con respecto a la puntuación obtenida por el grupo control, en los distintos niveles trabajados.

Morales (2018) en su tesis titulada “Incidencia del cumplimiento de normas del Servicio de Transporte Público de Pasajeros en la Seguridad Vial, Municipalidad Provincial de Virú-2017” concluye que prevalece el nivel deficiente en el recurso humano en un 58.4%; así mismo, existe un nivel deficiente en la formación y acreditación al 47.7% y se logra determinar que la dimensión recursos humanos incide significativamente en la seguridad vial. (Morales Salazar, 2018)

Los modelos junto a las teorías más significativas que nos permite darle un fundamento a las variables de la presente investigación, las presentamos a continuación:

Teoría acerca de la calidad de vida, el planteamiento que da la Gestalt, permite que el individuo que se encuentra dentro del rango de edad laboral, observar todo aquello que concierne a su entorno así como extender la percepción de la situación que experimenta y poder dar una descripción acerca de lo diferente que puede ser la calidad de vida si procura darse cuenta de cómo está viviendo la fase de su vida, inclusive en cada uno de sus círculos sociales como su familia, llegando a darse cuenta de lo importante de la calidad de vida enfocado desde otro ángulo; así pues, el individuo es capaz de expandir su

conciencia para ser responsable de sus actos y lograr una vida en consonancia, junto al medio ambiente, su entorno y consigo mismo.

El enfoque sistémico de lo que son las condiciones de vida se relaciona estrechamente con el ambiente en la institución, una estructura se percibe como una totalidad en donde sus piezas se acumulan ya que existe una afección recíproca a través del espacio-tiempo y se ejecutan hacia un objetivo en común, la idea principal del planteamiento de sistemas se establece en que la acción de una parte del organismo tiene incidencia en la acción de cualquier otra, puesto que con los sistemas no existen aislamiento, sino por el contrario sus partes se desenvuelven hacia una misma orientación y objetivo en común, se vuelve imprescindible que cada una de las partes realice un buen funcionamiento para que el desempeño en conjunto sea el esperado. Este enfoque plantea se aborde la realidad de las condiciones de vida como un todo y no de manera individual.

Teoría del bienestar, es importante diferencia aquí su doble significado, a través de un punto de vista utilitario, donde el bienestar llega como al momento de satisfacer las necesidades y en el sentido objetivo en donde se incluye recursos que controlan a una persona.

La OMS (1994), da significado al término “calidad de vida” como “La percepción del sujeto acerca de su estándar de vida relacionado a la cultura y el régimen instaurado de valores a través de los que se desenvuelve en relación con sus propósitos, posibilidades, pautas e intereses”

Felce y Perry (1995), describe a la calidad de vida asumiendo que tiene su origen a través de ciertos conceptos, tales como: 1) las condiciones de vida de un individuo, 2) el placer que lograr experimentar el individuo con estas condiciones 3) la condición de vida de un individuo en concordancia al placer que llegase a experimentar 4) la relación de las requisitos de vida y el placer al concretarlos, considerado por la escala de valores, aspiraciones y las perspectivas.

La ciencia ha contribuido en el campo de la seguridad vial y la enseñanza de la vial para así prevenir accidentes de tránsito, es la respuesta a este progresivo

aumento acerca de los traumas que se originan debido a los accidentes en las carreteras, que por hoy cuenta con una alta demanda de vehículos, y es aquí donde se destaca la labor de Haddon, en los años de 1960 (Quistberg, 2010; Pedrajosa, 2001), por lo que se entendió que la conducción vehicular es un engranaje creado por el individuo a través de su inter-acción con la máquina y su ámbito, donde se encuentra la presencia de tres etapas en el proceso de un accidente de carreteras: previo al accidente, en el momento del accidente y posterior al accidente (Foro Global en la Seguridad Vial, 2011).

Se puede interpretar que la seguridad vial es un procedimiento global el cual articula y elabora las políticas, normas, estrategias, actividades y los procedimientos cuya finalidad es dar protección al individuo del sistema de tránsito y su entorno, esto dentro del marco de respeto a sus derechos básicos. Así también, considera todos aquellos procesos que permiten implementar las políticas públicas, mediante la participación ciudadana, las gestiones municipales en seguridad vial, entre otros.

Se hace necesario entonces dar un detalle de cada uno de los elementos que integran la seguridad vial con la finalidad de lograr reconocer y sugerir las estrategias donde se necesita la participación de varios sectores. Indicaremos aquellas estrategias que concentran gran importancia para ser instauradas por cada sector: Espacios que trabajen el tema seguridad vial dentro de nuestro sistema educativo y que pueda estar orientado hacia contenidos que tengan relación con lo que es la seguridad vial, de esta manera se promoverá la formación en conocimientos, procedimientos y conductas que apunten a la generación de la conciencia vial, independiente y consecuente. Generar una normatividad y su aplicación en nuestro sistema vial que pueda establecer todos los parámetros generales que organicen y reglamenten el transporte terrestre dentro del territorio nacional. Contar con la infraestructura y la ingeniería vial necesaria a través del diseño, de la proyección e ejecución de proyectos viales y su respectivo mantenimiento.

La gestión que se realice ante las autoridades competentes, debe de estar acorde a las necesidades que tengan aquellos individuos que utilizan el sistema de tránsito además debe existir un vínculo con los lugares por donde

transitan; es importante pues considerar el desplazamiento vial de los menores de edad, las personas de la tercera edad y las personas que presentan alguna discapacidad. Se deben realizar campañas que permitan formar y acreditar la postulación de conductores.

La UNE-ISO (2012) propuso el modelo de gestión ISO 39001 el cual se denomina “Sistemas de gestión de la seguridad vial. Requisitos y recomendaciones de buenas prácticas” esto a raíz del surgimiento de la preocupación en el mundo acerca de los accidentes viales, y tiene como propósito proporcionar herramientas que ayuden a todas instituciones a la reducción de las muertes y lesiones de gravedad como resultado de los accidentes de tránsito

- 1) Un Liderazgo que se vea reflejado en la política de seguridad vial de la organización.
- 2) Explicación de todo lo que abarca este sistema, que puede ser aplicada de manera global o a una sección de la institución.
- 3) Programación, mediante el establecimiento de los indicadores que ayudarán en la medición de resultados.
- 4) Aptitud, que permita a cada miembro de la organización tomar conciencia de la importancia que hay en implementar el sistema referido y que además presenten una adecuada comunicación.
- 5) Control operativo.
- 6) Medición de la ejecución de las funciones, teniendo esto como la base de la perfeccionamiento de acciones diarias
- 7) La importancia de la mejora del día a día.

Lo que suele suceder en estos tiempos, es que se están trabajando con normas internacionales más que nacionales. Por ende la normatividad permite que las organizaciones se incorporen como sujetos capaces de trabajar en pos de la mejora en la seguridad vial. Es así como los estándares del ISO 39001 exige la mejora continua.

Según lo dispuesto por la Ley N° 27181, (Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre) establece: la competencia para el transporte y tránsito terrestre, recae en los tres niveles de gobierno, siendo el MTC, los Gobiernos Regionales y Municipalidades los competentes, aunado con la Policía Nacional del Perú y el Indecopi. Este mecanismo normativo describe los alcances y límites de la forma orgánica del Estado que nos lleva a reducir los índices de mortandad, morbilidad y siniestralidad, como objetivo primordial.

III. METODOLOGÍA

3.1. Tipo y diseño de investigación

El tipo de investigación es aplicada. La investigación presenta un diseño No experimental, transversal descriptivo correlacional.

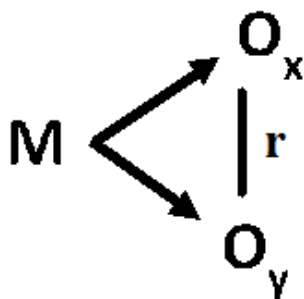


Figura 1. Diseño de Investigación

Fuente: Hernández et al (2014).

Dónde:

M: Muestra (Conductores de transporte interprovincial de la empresa Transportes Línea S.A.)

OX: Observaciones-Variable (X): Calidad de Vida.

OY: Observaciones-Variable (Y): Seguridad Vial.

r : Relación entre variables.

3.2. Variables y Operacionalización de variables

Las variables para el estudio son:

- ❖ **Calidad de Vida** (Independiente y cuantitativa).

Definición conceptual: La OMS conceptualiza, como la percepción que tiene una persona sobre su posición de vida dentro de un contexto cultural y de valores que involucran sus objetivos, expectativas y preocupaciones. (OMS, 1994).

Definición Operacional: Es un conjunto interactúame entre factores endógenos y exógenos de una persona o sociedad en conjunto, que definen el estilo de vida que posee y se proyecta a mediano y largo plazo.

Indicadores: Medir a la variable a través de las dimensiones: Física la cual está comprendida por Capacidades vinculadas a concepto socio motriz, costumbres acerca de la alimentación, Dificultades en el campo de la salud, Aseo de uno mismo. La dimensión psicológica conformada por Ansiedad, Tolerancia, Dependencia, Autocontrol. La dimensión social comprendida por Relaciones interpersonales, Independencia, Colaboración, Participación. La Dimensión bienestar emocional comprendida por Afecto, Entusiasmo, Auto percepción, Agotamiento y la dimensión Relaciones interpersonales conformada por Interacciones, Relaciones, Apoyo familiar y Economía.

Escala de Medición: Sera ordinal, donde se describe bajo, medio y alto respectivamente.

Tabla 1.

Escala de Medición para la variable Calidad de Vida.

Índice	Puntaje
a) Siempre	5
b) Casi siempre	4
c) A veces	3
d) Casi nunca	2
e) Nunca	1

Tabla 2.

Niveles para la variable Calidad de Vida.

Niveles	Puntaje
a) Alto.	(147 - 200)
b) Medio.	(94 - 146)

c) Bajo.	(40 – 93)
----------	-----------

Tabla 3.

Niveles para Dimensiones de la variable Calidad de Vida.

Niveles	Dimensión 1	Dimensión 2	Dimensión 3	Dimensión 3	Dimensión 3
a) Alto	(30 – 40)	(30 – 40)	(30 – 40)	(30 – 40)	(30 – 40)
b) Medio	(19 – 29)	(19 – 29)	(19 – 29)	(19 – 29)	(19 – 29)
c) Bajo	(8 - 18)	(8 - 18)	(8 - 18)	(8 - 18)	(8 - 18)

❖ **Seguridad Vial** (Dependiente y cuantitativa).

Definición conceptual: Factores y circunstancias de los accidentes de tránsito y otros incidentes de tráfico que tienen un impacto, o potencial de tenerlo, en la muerte o lesiones graves de los usuarios de la vía. (UNE, 2012).

Definición Operacional: Conjunto de factores que actúan de manera individual o masificada a la vez, pudiendo ocasionar riesgos en la vida y/o propiedad, impactando significativamente en la salud pública.

Indicadores: Medir a la variable a través de las dimensiones siendo Uso de alcohol y drogas, la cual está conformada por Uso de alcohol cuando conduce, Uso de drogas durante la conducción de vehículos. La dimensión Fatiga y sueño compuesta por Fatiga por exceso de trabajo, Somnolencia en la conducción. La dimensión Transgresión de los elementos de señalización vial y exceso de velocidad conformada por Transgresión a la señalización vial, Exceso de velocidad y la dimensión Comportamiento s alterados y distracciones conformada por Conducción bajo los efectos de comportamientos alterados, Distracciones por uso de equipos electrónicos, Distracciones causadas por acompañantes.

Escala de Medición: Sera ordinal donde se describe bajo, medio y alto respectivamente.

Tabla 4.*Escala de Medición para la variable Seguridad Vial.*

Índice	Puntaje
a) Siempre	4
b) Casi siempre	3
c) A veces	2
d) Casi nunca	1
e) Nunca	0

Tabla 5.*Niveles para la variable Calidad de Vida.*

Niveles	Puntaje
a) Alto.	(49 – 72)
b) Medio.	(25 – 48)
c) Bajo.	(0 – 24)

Tabla 6.*Niveles para Dimensiones de la variable Seguridad Vial.*

Niveles	Dimensión 1	Dimensión 2	Dimensión 3	Dimensión 4
a) Alto	(17 – 24)	(17 – 24)	(17 – 24)	(17 – 24)
b) Medio	(9 - 16)	(9 - 16)	(9 - 16)	(9 - 16)
c) Bajo	(0 – 8)	(0 – 8)	(0 – 8)	(0 – 8)

3.3. Población, muestra y muestreo

En el presente trabajo, la población la constituyen los conductores de transporte interprovincial de la empresa Transportes Linea S.A., quienes poseen una condición activa en las rutas de Piura, Cajamarca, Chiclayo,

Huaraz, Chimbote y Lima., los cuales fueron 94 trabajadores, de los cuales se consiguió una muestra de 76 conductores. Se utilizó la siguiente fórmula para obtener la muestra:

$$n = \frac{z^2 (p * q)}{e^2 + \frac{(z^2 (p * q))}{N}}$$

Se realizó el muestreo en forma probabilística; los conductores de transporte interprovincial de pasajeros tuvieron las mismas oportunidades de selección.

$$\frac{1.96^2 (0.5 * 0.5)}{0.05^2 + \left(\frac{1.96^2 (0.5 * 0.5)}{94}\right)}$$

$$n = 75.52; \quad \mathbf{n = 76}$$

Dónde:

n = Tamaño de la muestra.

Z = 1.96 margen de confianza (95%).

P = Proporción de la población con la característica deseada (éxito)

q = Proporción de la población sin la característica deseada (fracaso)

e = Margen de error (5%)

N = Población (94 trabajadores)

Los Criterios de selección fueron:

- a) Criterios de inclusión:** Se ha considerado a los conductores que figuran en la planilla en calidad de activos y que brindan el servicio de transporte interprovincial de pasajeros.

b) Criterios de exclusión: No se ha considerado a los conductores que se encuentran haciendo uso de su descanso vacacional y aquellos que se encuentran con licencia.

3.4. Técnicas e Instrumentos de recolección de datos

La técnica utilizada es la encuesta; el cuestionario sirvió para obtener la información.

Instrumentos utilizados en el presente trabajo de investigación:

En la variable calidad de vida, se empleó como referencia a la escala de Cabello (2017) con mejoras y adaptaciones del 50 % de las premisas propuestas, dicho instrumento consta de 40 ítems y para la variable de seguridad vial se empleó la escala de factores que ocasionan accidentes viales de Orosco (2018), la cual está conformada por 18 ítems.

Validación a través de juicio de expertos

Los instrumentos han sido validados por 3 expertos, para las Variables Calidad de Vida y Seguridad Vial:

Tabla 7.

Expertos validadores de los instrumentos.

Personal Validador	Experticia
Dr. Paolo Andre Amaya Alvarado	Sistemas Integrados de Gestión
Mg. José Luis Rodríguez Rodríguez	Administración de Negocios y Relaciones Internacionales
Mg. Mario Ernesto Talledo Manrique	Gestión del Talento Humano

Confiabilidad de los datos de los Instrumentos

Para lograr una extremada solidez en la información del cuestionario para medir la calidad de vida, se realizó una prueba piloto donde 18 conductores de transportes Linea S.A., participaron aplicando el estadígrafo “Alfa de Cronbach.”

Tabla 8.

Alfa de Cronbach para la variable Calidad de Vida.

Variable	Alfa de Cronbach	Nro. de Ítems
Calidad de Vida	0.811	40

Para conseguir solidez en la información del cuestionario para medir la seguridad vial, ha sido necesaria la prueba piloto donde participaron 20 conductores de transportes Linea S.A., aplicando el estadígrafo “Alfa de Cronbach.”

Tabla 9.

Alfa de Cronbach de la variable Seguridad Vial.

Variable	Alfa de Cronbach	Nro. de Ítems
Seguridad Vial	0.802	18

3.5. Procedimientos

En cuanto a la elaboración de la base de datos se procedió a ingresar todas las respuestas que se obtuvieron de los cuestionarios utilizados en la evaluación a los conductores de la empresa Transportes Línea S.A., posteriormente se utilizó el programa de Microsoft Excel 2010.

3.6. Método de Análisis de Datos

Se realizó un análisis mediante la prueba no paramétrica, coeficiente de correlación de Spearman, permitiendo determinar el grado de correlación

entre calidad de vida y seguridad vial en un escenario de transporte de personas (servicio interprovincial de pasajeros).

3.7. Aspectos éticos

Para realizar el trabajo investigación, se solicitó la autorización a la gerencia ejecutiva de Transportes Línea S.A., luego de obtener la oportuna ACEPTACIÓN, procedí a explicar las preguntas a los conductores, describiendo cada ítems que sería útil para la investigación; se les indicó que su participación sería de manera voluntaria, protegiéndose la identidad de cada participantes al igual que la información, que es administrada bajo parámetros de privacidad, utilizados para fines investigativos.

IV. RESULTADOS

En esta sección de la investigación intitulada “Calidad de Vida de conductores interprovinciales y su relación con la Seguridad Vial en una empresa de transporte, Trujillo 2020”, se detallan las descripciones de las variables, dimensiones de estudio y verificación de la hipótesis planteada y la prueba de normalidad que se aplicaron a las variables de estudio respectivamente.

Determinar la relación entre la calidad de vida de conductores interprovinciales y la seguridad vial de una empresa de transporte, Trujillo 2020.

Tabla 10.

Determinación del Coeficiente de Spearman de las variables Calidad de Vida y Seguridad Vial en conductores interprovinciales de una empresa de transporte, Trujillo 2020.

Variables	Coeficiente de Spearman
Calidad de Vida y Seguridad Vial	Rho= 0.667 (p=0.05)

Fuente: Elaboración propia.

En la interpretación y análisis, la correlación entre las variables Calidad de Vida y Seguridad vial en conductores de transporte interprovincial, presento un valor de Rho = 0.667, infiriendo la existencia de una correlación moderada, con respecto a una muestra de 76 conductores.

Describir los niveles de las variables calidad de vida y seguridad vial en conductores interprovinciales de una empresa de transporte, Trujillo 2020.

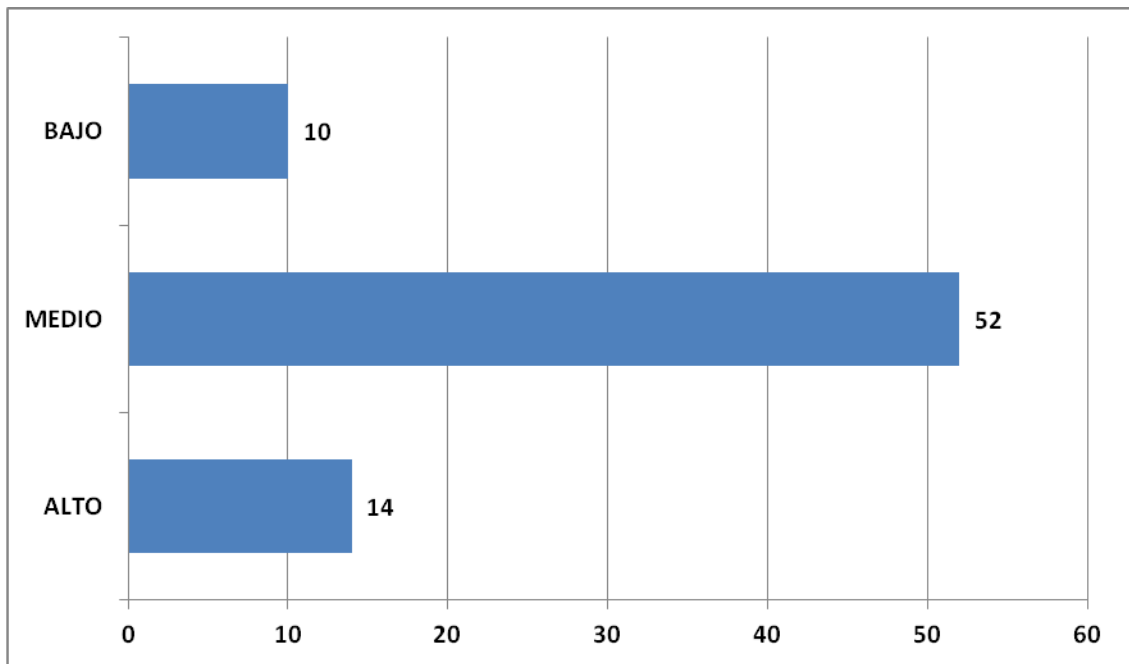


Figura 1. Expresión porcentual de los niveles de la variable Calidad de Vida en conductores interprovinciales de una empresa de transporte, Trujillo 2020.

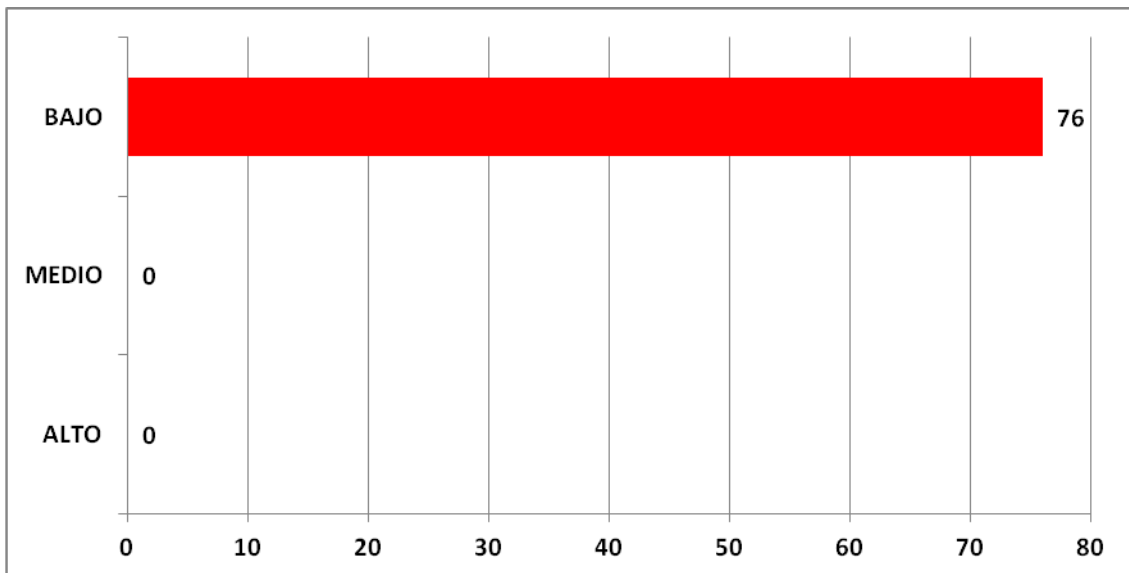


Figura 2. Expresión porcentual de los niveles de la variable Seguridad Vial en conductores interprovinciales de una empresa de transporte, Trujillo 2020.

En la interpretación y análisis, se evidencia en las figura 1 y 2 los niveles que presentaron las variables calidad de vida y seguridad vial, mostrándose que la calidad de vida describe que el 68% de los conductores presentan un nivel medio, un 19 % nivel alto y 13 % nivel bajo. Por otro lado la variable seguridad vial muestra que el 100 % de los conductores posee un nivel bajo de seguridad vial, con respecto a una muestra de 76 conductores.

Describir las dimensiones de las variables de calidad de vida y seguridad vial en conductores interprovinciales de una empresa de transporte, Trujillo 2020.

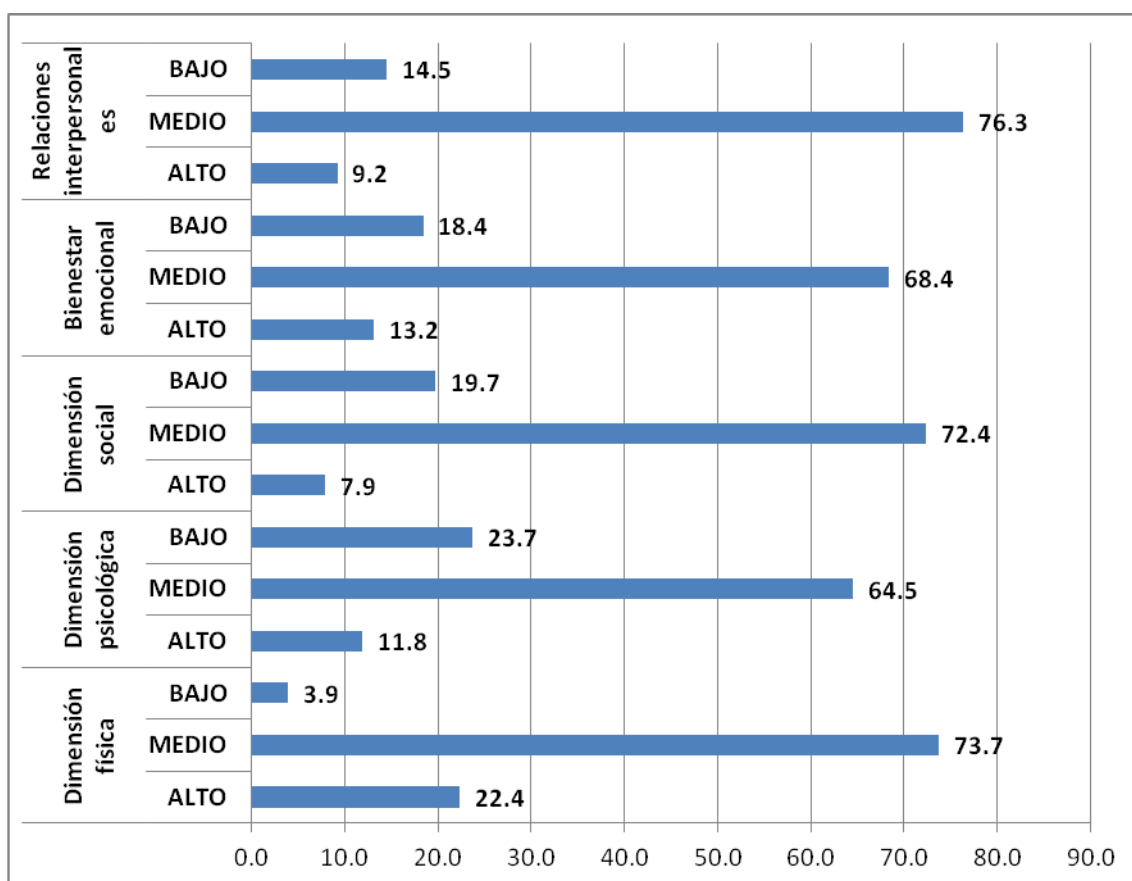


Figura 3. Expresión porcentual de los niveles de las dimensiones de la variable Calidad de Vida en conductores interprovinciales de una empresa de transporte, Trujillo 2020.

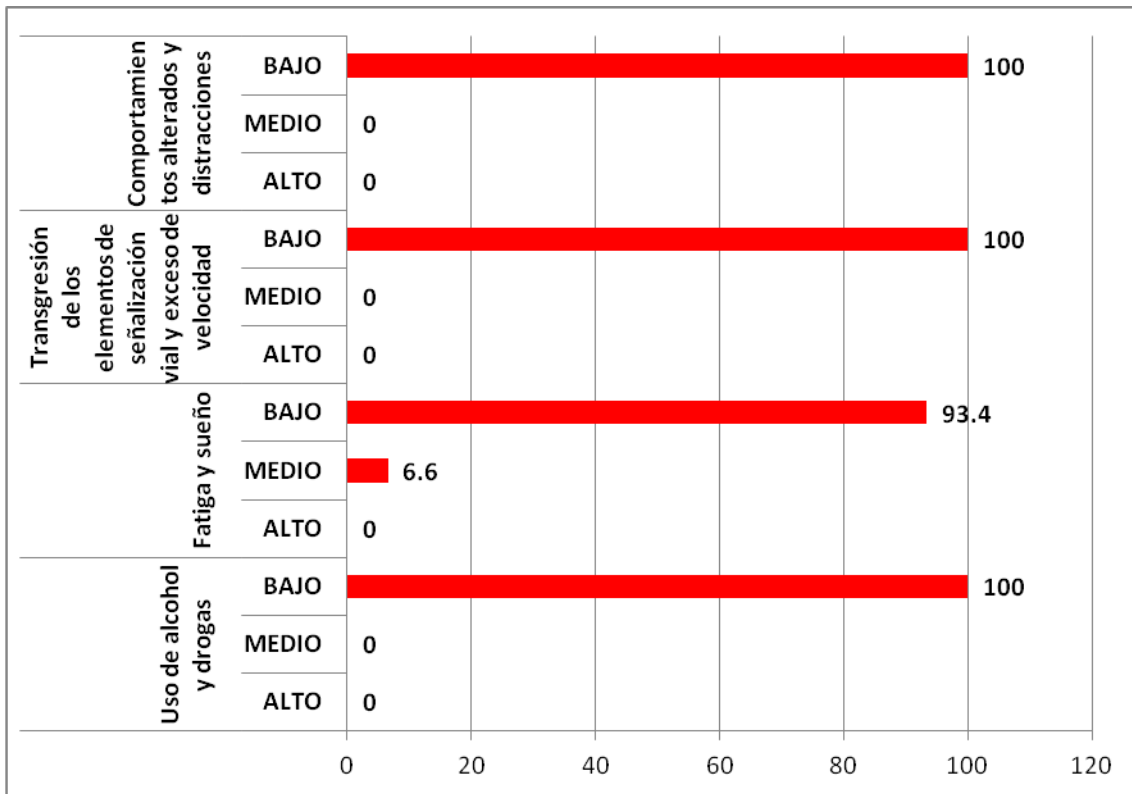


Figura 4. Expresión porcentual de los niveles de las dimensiones de la variable Seguridad Vial en conductores interprovinciales de una empresa de transporte, Trujillo 2020.

En la interpretación y análisis, se evidencia que las figuras 3 y 4 se describen los comportamientos de las dimensiones por cada variable de estudio, donde se detalla que las dimensiones de la variable calidad de vida presentaron un nivel medio en su totalidad, siendo los valores de dimensión física (73.3%), dimensión psicológica (64.5%), dimensión social (72.4%), bienestar emocional (68.4%) y relaciones interpersonales (76.3%). Asimismo las dimensiones de la variable seguridad vial presentaron un nivel bajo en su totalidad, presentando valores porcentuales en uso de alcohol y drogar (100%), fatiga y sueño (93.4%), transgresiones de los elementos de señalización vial y exceso de velocidad (100%) y comportamientos alterados y distracciones (100%).

Determinar los momentos o valores específicos de la serie de datos de las dimensiones de las variables calidad de vida y seguridad vial en conductores interprovinciales de una empresa de transporte, Trujillo 2020.

Tabla 11.

Determinación de Momentos o Valores Específicos de la serie de datos de las dimensiones de las variables Calidad de Vida y Seguridad Vial en conductores interprovinciales de una empresa de transporte, Trujillo 2020.

	D1V	D2V1	D3V	D4V	D5V	TOTAL_V	D1V	D2V	D3V	D4V	TOTAL_V
	1		1	1	1	1	2	2	2	2	2
MEDIA	25.4	23.57	23.8	23.8	23.7	120.39	2.07	2.76	4.88	5.04	14.75
	6		3	0	4						
MODA	22.0	18.00	29.0	21.0	21.0	103.00	2.00	2.00	5.00	5.00	14.00
	0		0	0	0						
MEDIANA	25.5	23.50	24.0	24.0	24.0	125.00	2.00	2.50	5.00	5.00	15.00
	0		0	0	0						
DESVIACIÓN ESTANDAR	4.37	4.88	4.60	4.50	4.45	22.13	0.57	0.92	1.06	1.10	2.75
CURTOSIS	-0.98	-1.56	-1.39	-1.18	-1.33	-1.37	0.12	0.11	-0.61	-0.35	-0.62
ASIMETRIA	-0.23	0.04	-0.14	-0.06	-0.03	-0.07	0.01	1.02	-0.38	0.04	-0.37
COEFICIENTE DE VARIABILIDAD	17.1	20.71	19.3	18.9	18.7	18.39	27.7	33.3	21.6	21.8	18.63
	7		0	3	4		6	6	7	4	
VALOR MAXIMO	32.0	32.00	31.0	32.0	31.0	156.00	3.00	5.00	7.00	7.00	20.00
	0		0	0	0						
VALOR MINIMO	15.0	17.00	16.0	16.0	17.0	81.00	1.00	2.00	3.00	3.00	9.00
	0		0	0	0						
RANGO	17.0	15.00	15.0	16.0	14.0	75.00	2.00	3.00	4.00	4.00	11.00
	0		0	0	0						
VALORES DE ACUERDO A DISTRIBUCIÓN NORMAL	38.5	38.21	37.6	37.3	37.0	186.80	3.79	5.53	8.06	8.34	22.99
	7		3	2	8						
	12.3	8.92	10.0	10.2	10.3	53.99	0.35	0.00	1.71	1.74	6.51
	5		3	9	9						

Fuente: Elaboración propia.

En la interpretación y análisis, indica que según los valores obtenidos y mostrados en la tabla 4, nos permite inferir la ausencia de una distribución normal, ya que media, moda y mediana no poseen valores similares o iguales, del mismo modo los valores de curtosis no se aproximan o son “cero”, también se indica que la asimetría que presentaron los valores indican que la cola está para el lado izquierdo por presentar en su gran mayoría valores negativos, en tal sentido se observaron que dichos valores distan de cero, para ser considerados como distribución normal. Ante ello se estableció medir la relación entre calidad de vida y seguridad vial mediante el coeficiente de Spearman.

Proponer controles operacionales para mejorar el sistema de seguridad vial empresarial y la calidad de vida de conductores interprovinciales de una empresa de transporte, Trujillo 2020.

Tabla 12.

Propuesta de controles operacionales para mejorar el sistema de seguridad vial empresarial y la calidad de vida en conductores interprovinciales de una empresa de transporte, Trujillo 2020.

Ítem	Control Operacional	Responsable	Frecuencia
1	Implementación de un plan de gestión de fatiga y somnolencia	Medico Ocupacional	Anual
2	Implementación de geocercas y telemetría con alertas en cabina de conducción	Soporte GPS	Trimestral
3	Programa de Gestión de emociones laborales y personales	Psicólogo y Jefatura inmediata	Mensual
4	Programa de incentivos y reconocimiento a los conductores	Recursos Humanos	Semestral
5	Implementar programas de educación vial en las comunidades de impacto	Imagen Institucional y Jefe SSOMA	Trimestral

En la interpretación y análisis, la implementación de controles para fortalecer la gestión en materia de seguridad vial empresarial y la calidad de vida en conductores interprovinciales, permitirá un mejor desempeño evitando patologías fisiológicas y/o psicológicas que puedan afectar a la sociedad y rentabilidad de las empresas, para ello es destacable el control de plan de gestión de fatiga y somnolencia por estar asociado a la salud de los conductores, implementación de geocercas y telemetría con alertas en cabina de conducción, por ser una herramienta de control en el desempeño de la conducción y también la gestión frente a la comunidad como es el de sensibilizar a través de medios multimedia fomentando la educación vial en una sociedad que necesita aprender más para arribar a un calidad de vida deseada.

V. DISCUSIÓN

Según los resultados obtenidos, se puede demostrar que la variable calidad de vida presento un nivel medio para los conductores interprovinciales, esto se puede atribuir al nivel socioeconómico de este sector de la población, coincidiendo con lo encontrado por Oviedo, et al. (2016) quienes sostienen que existe condiciones favorables con respecto a las condiciones de salud (79,3%), pero, estos auto reportes demuestran la presencia de malestar corporal que merma la salud de los trabajadores, una disposición positiva ante el bienestar laboral (77,6%) y una disposición favorable al reparar en el trabajo (75,2%).

Con respecto a lo antes indicado, se precisa que en la investigación de Livia et al. (2015) se detalla que se hallaron niveles de una inclinación hacia la positiva calidad de vida en los conductores del servicio del Metropolitano también se obtuvieron niveles de negativa calidad de vida en los conductores de la institución de Lima Sur.

Con respecto a la seguridad vial, se muestra un nivel bajo, al no presentar desviaciones que atenten con lo establecido para una adecuada seguridad vial en los servicios de transporte interprovincial de pasajeros, con lo antes indicado no encaja con lo encontrado por Amaya (2019), quien refiere que el mayor riesgo se encuentra asociado al conductor, al cuidado del vehículo (mantenimiento), y a la autopista (esquema de rutas y otros en la vía: siendo peatones, otros vehículos).

Por lo antes presentado, es necesario consignar lo indicado por Picon et al. (2011), quienes configuran que eventos vinculados a la seguridad vial requieren de la intervención del Estado mediante el diseño y la implementación de normativas públicas que logren concretizarse en medidas efectivas donde participen los diversos actores de la sociedad involucrados desde: las organizaciones, las instituciones, la ciudadanía, profesionales, líderes de

comunidades, como también desde el lado legislativo, académico y de veeduría ciudadana.

Del mismo modo los resultados encontrados son comparados con la posición que se tiene con respecto a otras naciones alrededor del mundo, donde la fragilidad de la salud de los conductores y su envergadura para su productividad, han llevado a diversos gobiernos y organizaciones a facilitar diversos programas de salud, (Chung y Wong, 2011). Del mismo modo es importante aclarar que el transporte es un recurso elemental en la vida, su uso es indispensable en la ciudadanía, sin embargo implica un riesgo de muerte o, en un menor grado, traumatismos graves (OMS, 2015).

Al relacionar la calidad de vida y seguridad vial en conductores del servicio interprovincial de pasajeros nos evidenció un esquema de relación moderada, donde es posible inferir que la seguridad vial puede mejorar los estilos de vida de un conductor, siempre y cuando los modelos de seguridad vial, muestren políticas públicas que permitan una adecuada gestión en vías, vehículos, factor humano (conductores), ello en sentido a lo señalado por Duran (2008) quien manifiesta que poner en práctica programas preventivos en las instituciones, sean estas, estatales o privadas y más aún en aquellas que tengan vínculo directo con la conducción y el transporte de personas, siendo más oportuna el cuidado de la vida y evitar lesiones personales y daños materiales (traducido en pérdidas económicas).

Existe una importancia en poder llegar a implementar controles operacionales que se encuentren en sintonía con la gestión organizacional o empresarial, esto llega a favorecer de manera positiva, puesto que se puede lograr mejorar la producción y proteger a los trabajadores, de tanta importancia como lo explica Riaño et al. (2016), argumentan que los propósitos y los programas son los elementos que contienen menos modificaciones, además está el control operacional, esto a su vez llama la atención ya que son estos medios los que logran en mayor medida tener un control sobre la accidentalidad laboral.

El lograr implementar mecanismos que nos den la posibilidad de consolidar la seguridad vial mediante la labor asociada al transporte, permitirá aminorar de manera significativa todos los sucesos viales que pongan en peligro la salud en el ambiente, es por ello la importancia de la inversión privada y se reconoce en esta las ganas de reforzar sus procesos, pues estos tienen un impacto dentro del entorno que les rodea, teniendo como ejemplo el modelo de gestión, basado en el estándar ISO 39001, esto tiene coincidencia con lo expuesto por la Asociación Civil Luchemos por la Vida (2012) las organizaciones internacionales, han recomendado se debe instalar sistemas que permitan la vigilancia y ayuden a fortalecer los ya existentes para mejorar la calidad de los datos sobre las zonas y los grupos expuestos.

VI. CONCLUSIONES

1. Se determina la existencia de una relación moderada entre calidad de vida y seguridad vial en conductores interprovinciales de una empresa de transporte, Trujillo 2020, demostrándose que el conductor que realiza un servicio de transporte público interprovincial se ve afectado por su entorno cotidiano, familiar y laboral, y que éste pueden llegar a influenciar en su conducta al conducir, que lo llevaría a trasgredir los lineamientos que deben de tener en cuenta para un normal desarrollo vial.
2. Se ha determinado la existencia de una relación moderada entre las variables planteadas, Calidad de Vida y Seguridad vial en conductores de transporte público interprovincial de pasajeros, presentando un valor de Rho = 0.667.
3. Se ha logrado determinar que los niveles encontrados en las variables de estudio fueron, para calidad de vida 68% medio, 19% alto y 13% bajo. Para seguridad vial fue 100% bajo.
4. Se determinó que las dimensiones de las variables de calidad de vida presentaron nivel medio con valores en dimensión física (73.3%), dimensión psicológica (64.5%), dimensión social (72.4%), bienestar emocional (68.4%) y relaciones interpersonales (76.3%) y en seguridad vial en conductores interprovinciales un nivel bajo en su totalidad, presentando valores en uso de alcohol y drogar (100%), fatiga y sueño (93.4%), transgresiones de los elementos de señalización vial y exceso de velocidad (100%) y comportamientos alterados y distracciones (100%).
5. Se determinaron los valores específicos de la serie de datos de las dimensiones de las variables calidad de vida y seguridad vial en conductores interprovinciales de una empresa de transporte obtenidos no describieron una distribución normal.
6. Se logró determinar que los controles operacionales para mejorar el sistema de seguridad vial y la calidad de vida fueron la implementación de un plan de gestión de fatiga y somnolencia, implementación de geocercas y

telemetría con alertas en cabina de conducción, programa de Gestión de emociones laborales y personales, programa de incentivos y reconocimiento a los conductores e Implementar programas de educación vial en las comunidades de impacto.

VII. RECOMENDACIONES

- La Gerencia Regional de Transportes debe de crear comisiones técnicas especializadas, con participación de los transportistas interprovinciales, a efecto de mejorar los procesos operacionales y de gestión abordando beneficios en conductores, vías y flota vehicular, las cuales deben ser de canalizadas a través del ente MTC.
- La Gerencia Regional de Transportes en coordinación con SUTRAN debe de promocionar la implementación de programas de gestión en materia de fatiga y somnolencia, abordando calidad de sueño en periodos de descanso, evaluaciones médicas ocupacionales (como condición para el servicio de transporte exigibles por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones) a nivel de todas las empresas que prestan el servicio público interprovincial de personas.
- La Gerencia Provincial de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, y la Gerencia Regional de Transportes, impulsar a través de resoluciones sectoriales la implementación de políticas en seguridad vial, destinadas a fomentar la tecnología asociada al control de velocidades y malas prácticas que puedan generar accidentes viales en empresas de transporte que hagan uso de vías terrestres a nivel nacional.
- La Gerencia Provincial de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, y la Gerencia Regional de Transportes, promover políticas de control, que conlleven a un correcto y adecuado control de inspecciones técnicas vehiculares en la totalidad de la flota de las empresas de transporte interprovincial, con la finalidad de asegurar una óptima operatividad a fin de evitar dalos personales y materiales.
- La Gerencia Provincial de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, debe de promover la gestión del tránsito vehicular y políticas de seguridad vial a implementar en Trujillo; así mismo, debe de promoverse la creación de un observatorio de tránsito y seguridad vial, con la finalidad de crear estrategias viales involucrando a la sociedad, organismos nacionales y la administración pública donde se logre impulsar la investigación de accidentes de tránsito, los mecanismo para evitarlos y la innovación de la seguridad vial.

- La Gerencia Regional de Salud, debe de promover el cumplimiento de políticas públicas sobre el régimen de trabajo que desarrollan los conductores profesionales especializados dedicados al transporte interprovincial, donde se aborden zonas de descanso, viáticos y seguros acordes con la actividad laboral.
- La Gerencia Provincial de Educación, Cultura, Juventud y Deporte en alianza estratégica con las instituciones educativas deben promocionar acciones para fortalecer la educación vial en las comunidades, a través de la inclusión de la temática en los planes curriculares de los estudiantes de educación básica regular y superior universitaria.

REFERENCIAS

- Amaya P. 2019. Influencia del modelo de Seguridad Vial ISO 39001 en la accidentabilidad de Transportes Línea S.A., Trujillo 2017-2018. Tesis para optar el grado de doctor en ciencias ambientales. Universidad Nacional de Trujillo.
- Anacona I. 2014. Propuesta educativa sobre seguridad vial y prevención ambiental en la comunidad educativa escuela integral indígena, Publicado el 14 de Abril de 2014.
- Bisquerra, R. 2004. Metodología de la investigación educativa. Madrid –España.
- CISEV. (2018). Estadísticas Iberoamericanas. Obtenido de <https://vicisev.institutoivia.org/estadisticas/>
- Chung Y, Wong J. 2011. Developing effective professional bus driver health programs: An investigation of self-rated health. *Accid Anal Prev.* 43(6):2093-2103.
- Durán Romero, R. 2008. Seguridad vial y calidad de vida. *Psychosocial Intervention*, 17(1), 5-6.
- España. 2008. Estudio sobre pasos de peatones en Europa. [en línea] 2008 http://www.racc.es/pub/ficheros/adjuntos/adjuntos_estudio_europeo_pasos_de_peatones_jzq_678efb27.pdf
- Estremadoyro. E. 1995. Educación y Seguridad Vial. Bogotá, Colombia: Editorial Santillana.
- Fernández-Ballesteros, R. 1998. Calidad de vida: Las condiciones diferenciales. *Psicología en España*, 57 – 65

Guía de Educación en Seguridad Vial para profesores y tutores de educación secundaria. (2010) (1era reed) Lima, pero hecho el depósito legal en la Biblioteca Nacional del Perú.

Guzmán M. 2014. Análisis de seguridad vial de las zonas pobladas de cuatro tramos de la carretera IIRSA Norte Publicado el 19 de noviembre del 2014.

Hernández, R.; Fernández, C. y Baptista, P. 2014. Metodología de la investigación. 6ta. Edición. Editorial Mc Graw-Hill Educación. Mexico

Hurtado, J. 2000. Investigación holística. Caracas: Instituto Universitario de Tecnología Caripito - Sypal

Instituto Nacional de Estadística e Informática - INEI. (2018). Accidentes de Tránsito. Obtenido de Estadísticas: <https://www.inei.gob.pe/estadisticas/indice-tematico/traffic-accidents/>

International Transport Forum. 2017. Benchmarking de la seguridad vial en América Latina. https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/benchmarking-seguridad-vial-america-latina_0.pdf

Livia Segovia, J., Reyes, A., Tena Rojas, S. 2015. Estrés y calidad de vida en conductores de la ETS: metropolitano de una empresa de Lima Sur. Tesis para optar el Título Profesional de Licenciada en Psicología. Carrera de Psicología. Carrera de Psicología. Lima, Perú: Universidad Autónoma del Perú. 83 p.

Morales Salazar, P. O. (2018). Tesis: Incidencia del cumplimiento de normas del servicio de transporte público de pasajeros en la seguridad vial, Municipalidad Provincial de Virú - 2017. Trujillo.

Observatorio de Movilidad TMT. (s.f.). Observatorio de Movilidad de la Ciudad de Trujillo. Obtenido de <http://www.tmt.gob.pe/paq.php?pags=89&option=2ht34>

- Organización Mundial de la Salud. (2015). Accidentes de Tránsito. Obtenido de Organización Mundial de la Salud: <https://www.who.int/es/news-room/factsheets/detail/road-traffic-injuries>
- Organización Mundial de la Salud. 2015. Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial, desde https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/Summary_GSRRS2015_SPA.pdf?ua=1
- Oviedo-Oviedo, Nancy Viviana, Sacanambuy-Cabrera, José Manuel, Matabanchoy-Tulcan, Sonia Maritza, & Zambrano-Guerrero, Christian Alexander. 2016. Percepción de conductores de transporte urbano, sobre calidad de vida laboral. *Universidad y Salud*, 18(3), 432-446. <https://dx.doi.org/10.22267/rus.161803.49>
- Perito Tránsito. (29 de 06 de 2011). *Elementos del Tránsito Terrestre* . Recuperado el 2020 de 11 de 11, de Elementos del Tránsito Terrestre : <http://www.peritotransito.cl/index.php?mact=News,cntnt01,print,0&cntnt01articleid=7&cntnt01showtemplate=false&cntnt01returnid=57>
- Pico Merchán, M., González Pérez, R., Noreña Aristizábal, O. 2011. SEGURIDAD VIAL Y PEATONAL: UNA APROXIMACIÓN TEÓRICA DESDE LA POLÍTICA PÚBLICA. *Revista Hacia la Promoción de la Salud*, 16(2),190-204.
- Presidencia de la República . (24 de Enero de 2020). Normas Legales. Obtenido de Diario Oficial del Peruano: <https://busquedas.elperuano.pe/download/url/decreto-de-urgencia-para-garantizar-la-seguridad-vial-decreto-de-urgencia-n-019-2020-1848882-3>
- Sagastegui, F. (2010). Supervisando la seguridad vial en el Perú. *Revista Peruana de Medicina Experimental y Salud Pública* , 255 -259
- Tapia J. 1998. La reducción del tráfico de automóviles: una política urgente de promoción de la salud. *Rev Panam Sal Pública* 1998;3(3):137-51. 2.

The WHOQOL group. 1995. The World Health Organization Quality of Life assessment (WHOQOL). Position Paper from the World Health Organization. Soc Sci Med 41(10):1403-1409
http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/027795369500112K?_rdoc=1&fmt=high&origin=ihub&docanchor=&md5=9ffa87934275edd7180b52f5e973f002.

ANEXOS

Anexo 1

Matriz de Operacionalización de la Variable Calidad de Vida.

Variable	Definición conceptual	Definición operacional	Dimensiones	Indicadores	Ítems	Nivel	Escala de Medición
Calidad de vida	Es la percepción por el individuo de su posición de vida en el contexto de cultura y sistema de valores en los cuales vive en relación con sus objetivos, expectativas, patrones y preocupaciones (OMS, 1994).	Es un conjunto interactuante entre factores endógenos y exógenos de una persona o sociedad en conjunto, que definen el estilo de vida que posee y se proyecta a mediano y largo plazo.	Dimensión física	Habilidades socio motriz Hábitos alimenticios	01--08		Bajo (8 – 18)
				Problemas de salud			
				Higiene personal			
			Dimensión psicológica	Ansiedad	09--16	Nunca (1) Casi Nunca (2)	
				Tolerancia			
				Dependencia			
				Autocontrol			
			Dimensión social	Relaciones de integración Autonomía	17--24	A veces (3) Casi siempre (4) Siempre (5)	
				Participación			
				Colaboración			
Bienestar	Sentimiento	25--32					
						Medio (19 – 29)	

			emocional	Alegría			
				Auto concepto			
				Estrés			
			Relaciones interpersonales	Interacciones	33— 40		Alto (30 – 40)
				Relaciones			
				Apoyo familiar			
				Economía			

Anexo 2.

Matriz de Operacionalización de la Variable Seguridad Vial.


Variable	Definición conceptual	Definición operacional	Dimensiones	Indicadores	Ítems	Nivel	Escala de Medición	
Seguridad Vial	Factores y condicionantes de los accidentes de tráfico y otros incidentes de tráfico que tienen un impacto, o potencial de tenerlo, en la muerte o heridas graves de los usuarios de la vía (UNE. 2012)	Conjunto de factores que actúan de manera individual o masificada a la vez, pudiendo ocasionar riesgos en la vida y/o propiedad, impactando significativamente en la salud pública.	Uso de alcohol y drogas	Uso de alcohol cuando conduce	01--03		Bajo (0 – 4)	
				Uso de drogas durante la conducción de vehículos			Medio (5 – 8)	
							Alto (9 – 12)	
			Fatiga y sueño	Fatiga por exceso de trabajo Somnolencia en la conducción	04--6		Nunca (0)	Medio (5 – 8)
							Casi Nunca (1)	Alto (9 – 12)
			Transgresión de los elementos de señalización vial y exceso de velocidad	Transgresión a la señalización vial Exceso de velocidad	7--12		A veces (2)	Bajo (0 – 8)
							Casi siempre (3)	Medio (9 – 16)
							Siempre (4)	Alto (17 – 24)
			Comportamientos alterados y distracciones	Conducción bajo los efectos de comportamientos alterados Distracciones por	13--18			Bajo (0 – 8)

			uso de equipos electrónicos		
			Distracciones causadas por acompañantes		Medio (9 – 16)
					Alto (17 – 24)


Anexo 3.

Validación de instrumentos.

FICHA DE VALIDACIÓN DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO

Nombre del Instrumento	La escala de Cabello (2017)		
Objetivo del Instrumento	Medir la percepción de calidad de vida		
Aplicado a la Muestra Participante	20 conductores		
Nombre y Apellidos del Experto	PAOLO ANDRE AMAYA ALVARADO	DNI Nro.	46128308
Título Profesional	INGENIERIA INDUSTRIAL	Celular	943357311
Dirección Domiciliaria	PROLONG. SAN PEDRO 955		
Grado Académico	DOCTOR EN CIENCIAS AMBIENTALES		
FIRMA			

FICHA DE VALIDACIÓN DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO

Nombre del Instrumento	La escala de factores que ocasionan accidentes viales de Oroasco (2018)		
Objetivo del Instrumento	Medir la percepción de seguridad vial		
Aplicado a la Muestra Participante	20 conductores		
Nombre y Apellidos del Experto	PAOLO ANDRE AMAYA ALVARADO	DNI Nro.	46128308
Título Profesional	INGENIERIA INDUSTRIAL	Celular	943357311
Dirección Domiciliaria	PROLONG. SAN PEDRO 955		
Grado Académico	DOCTOR EN CIENCIAS AMBIENTALES		
FIRMA			

VALIDEZ DE CRITERIO DE JUECES O EXPERTOS

MATRIZ DE VALIDACIÓN


VARIABLE	DIMENSIÓN	INDICADOR	ITEMS	OPCIÓN DE RESPUESTA				CRITERIOS DE EVALUACIÓN								OBSERVACIONES Y/O RECOMENDACIONES
				NUNCA	CASI NUNCA	A VECES	CASI SIEMPRE	RELACIÓN ENTRE VARIABLE Y DIMENSIÓN		RELACIÓN ENTRE LA DIMENSIÓN Y EL INDICADOR		RELACIÓN ENTRE EL INDICADOR Y EL ITEMS		RELACIÓN ENTRE EL ITEMS Y LA RESPUESTA		
								SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	
CALIDAD DE VIDA	Dimensión física	Habilidades socio motriz Hábitos alimenticios	Siempre tengo mucha fuerza y bastante energía					X		X		X		X		
			Siente cansancio en todo momento					X		X		X		X		
			Consume alimentos saludables					X		X		X		X		
		Problemas de salud	Ingiere sus alimentos pausadamente y masticas adecuadamente					X		X		X		X		
			Te enfermas con mucha frecuencia					X		X		X		X		
			Haz tenido problemas del corazón y otros similares					X		X		X		X		
	Higiene personal	Aseas tu cuerpo todos los días					X		X		X		X			
		Te aseas después que realizas alguna actividad deportiva (correr o jugar futbol)					X		X		X		X			
	Dimensión psicológica	Ansiedad	Siente ansias para salir del trabajo o empresa después de un periodo trabajado					X		X		X		X		
			Tienes tolerancia al jugar con sus amigos					X		X		X		X		
		Tolerancia	Depende de las decisiones de su familia para salir de casa a una fiesta u otro tipo de reunión					X		X		X		X		
			Es tolerante al estar sentado durante horas mientras trabaja					X		X		X		X		
		Dependencia	Soportaría estar solo durante cinco horas seguidas en su casa					X		X		X		X		
	Autocontrol	Es insistente cuando quiere realizar alguna actividad de esparcimiento u otras similares					X		X		X		X			
		Reacciones con agresión cuando le molesta algún compañero de trabajo					X		X		X		X			
	Dimensión social	Relaciones de integración Autonomía	Te integras al grupo de trabajo con mucha facilidad					X		X		X		X		
			Participas en actividades grupales					X		X		X		X		
			Te esfuerzas por superarte para mejorar tus logros					X		X		X		X		
		Participación	Organizas tu tiempo para tus actividades laborales y personales					X		X		X		X		
			Participas en actividades de juegos lúdicos					X		X		X		X		
		Colaboración	Participas en fechas conmemorativas del trabajo o personales (familiares)					X		X		X		X		
	Colaboras cuidando y regando las plantas que puedan existir en tu casa o trabajo						X		X		X		X			
	Bienestar emocional	Sentimiento	Te sientes satisfecho con tu vida					X		X		X		X		
			Te sientes triste cuando te va mal					X		X		X		X		
			Te sientes alegre al realizar actividades					X		X		X		X		
		Alegria	Te alegras mucho cuando reconocen tu buen trabajo realizado					X		X		X		X		
			Te sientes bien contigo mismo					X		X		X		X		
		Auto concepto	Te sientes orgulloso de ser como eres					X		X		X		X		
	Relaciones interpersonales	Interacciones	Realizas actividades de tu agrado con tus amigos y/o familiares					X		X		X		X		
			Participas de invitaciones realizadas por tus compañeros para fiestas u otras actividades					X		X		X		X		
		Relaciones	te sientes querido por tus compañeros de trabajo					X		X		X		X		
			Recibes estima y consideración de tus compañeros de trabajo cuando llegas a trabajar					X		X		X		X		
		Apoyo familiar	Recibes el apoyo familiar cuando tienes problemas en el trabajo					X		X		X		X		
Recibes apoyo cuando participas en alguna actividad de importancia para ti							X		X		X		X			
Economía		Recibes regalos por parte de tus familiares o amigos					X		X		X		X			
		Recibes reconocimientos o bonificación por tu buen desempeño laboral					X		X		X		X			

VALIDEZ DE CRITERIO DE JUECES O EXPERTOS


MATRIZ DE VALIDACIÓN

VARIABLE	DIMENSIÓN	INDICADOR	ITEMS	OPCIÓN DE RESPUESTA				CRITERIOS DE EVALUACIÓN								OBSERVACIONES Y/O RECOMENDACIONES
				NUNCA	CASI NUNCA A VECES	CASI SIEMPRE	SIEMPRE	RELACIÓN ENTRE VARIABLE Y DIMENSIÓN		RELACIÓN ENTRE LA DIMENSIÓN Y EL INDICADOR		RELACIÓN ENTRE EL INDICADOR Y EL ITEMS		RELACIÓN ENTRE EL ITEMS Y LA RESPUESTA		
								SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	
SEGURIDAD VIAL	Uso de alcohol y drogas	Uso de alcohol cuando conduce	Alguna vez condujo bajo los efectos del alcohol					X		X		X		X		
		Uso de drogas durante la conducción de vehículos	Alguna vez condujo bajo los efectos de alguna droga o similares (por ejemplo: marihuana, cocaína o similares)					X		X		X		X		
			Conduce cuando está bajo los efectos de medicación					X		X		X		X		
	Fatiga y sueño	Fatiga por exceso de trabajo Somnolencia en la conducción	Se da cuenta de la presencia de nuevas señales de tránsito en una ruta donde viene conduciendo constantemente					X		X		X		X		
			Alguna vez condujo sin haber descansado lo suficiente					X		X		X		X		
			Alguna vez condujo bajo los efectos del sueño					X		X		X		X		
	Transgresión de los elementos de señalización vial y exceso de velocidad	Transgresión a la señalización vial	Obedece a las señales de tránsito que se encuentran en su vía					X		X		X		X		
			Se equivocó alguna vez a una vez de ruta por no respetar las señales de tránsito					X		X		X		X		
			Alguna vez paso una intersección a pesar de haber visto que el semáforo se encontraba en rojo					X		X		X		X		
		Exceso de velocidad	Maneja usted a alta velocidad superando los límites de velocidad en una zona residencial					X		X		X		X		
			No se da cuenta de la presencia de peatones que se encontraban cruzando, al girar hacia una calle o avenida					X		X		X		X		
			Conduce a velocidades mayores permitidas en la ruta durante las noche o madrugada					X		X		X		X		
	Comportamiento s alterados y distracciones	Conducción bajo los efectos de comportamientos alterados Distracciones por uso de equipos electrónicos	Toca la bocina para manifestar su cólera hacia otro conductor en la vía					X		X		X		X		
			Alguna vez condujo bajo los efectos de la cólera o ira					X		X		X		X		
			Mientras conduce hace uso de su celular					X		X		X		X		
		Distracciones causadas por acompañantes	Mientras conduce le gusta escuchar la radio u otro equipo de reproducción de música o video					X		X		X		X		
			Alguna vez usted olvido donde dejó el vehículo					X		X		X		X		
			Por encontrarse pensando en otras cosas usted hizo uso de una ruta contraria a la permitida					X		X		X		X		

FICHA DE VALIDACIÓN DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO

Nombre del Instrumento	La escala de Cabello (2017)		
Objetivo del Instrumento	Medir la percepción de calidad de vida		
Aplicado a la Muestra Participante	20 conductores		
Nombre y Apellidos del Experto	MARIO ERNESTO TALLEDO MANRIQUE	DNI Nro.	46603005
Título Profesional	LICENCIADO EN PSICOLOGÍA	Celular	950001467
Dirección Domiciliaria	AV. PERÚ S/N - LAS DELICIAS		
Grado Académico	MAESTRO EN GESTIÓN DEL TALENTO HUMANO		
FIRMA			

FICHA DE VALIDACIÓN DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO

Nombre del Instrumento	La escala de factores que ocasionan accidentes viales de Orosco (2018)		
Objetivo del Instrumento	Medir la percepción de seguridad vial		
Aplicado a la Muestra Participante	20 conductores		
Nombre y Apellidos del Experto	MARIO ERNESTO TALLEDO MANRIQUE	DNI Nro.	46603005
Título Profesional	LICENCIADO EN PSICOLOGÍA	Celular	950001467
Dirección Domiciliaria	AV. PERÚ S/N - LAS DELICIAS		
Grado Académico	MAESTRO EN GESTIÓN DEL TALENTO HUMANO		
FIRMA			

VALIDEZ DE CRITERIO DE JUECES O EXPERTOS

MATRIZ DE VALIDACIÓN


VARIABLE	DIMENSIÓN	INDICADOR	ITEMS	OPCIÓN DE RESPUESTA				CRITERIOS DE EVALUACIÓN								OBSERVACIONES Y/O RECOMENDACIONES
				NUNCA	CASI NUNCA	A VECES	CASI SIEMPRE	RELACIÓN ENTRE VARIABLE Y DIMENSIÓN		RELACIÓN ENTRE LA DIMENSIÓN Y EL INDICADOR		RELACIÓN ENTRE EL INDICADOR Y EL ÍTEM		RELACIÓN ENTRE EL ÍTEM Y LA RESPUESTA		
								SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	
CALIDAD DE VIDA	Dimensión física	Habilidades socio motriz Hábitos alimenticios	Siempre tengo mucha fuerza y bastante energía					X		X		X		X		
			Siente cansancio en todo momento					X		X		X		X		
			Consumo alimentos saludables					X		X		X		X		
		Problemas de salud	Ingiere sus alimentos pausadamente y mastica adecuadamente					X		X		X		X		
			Te enfermas con mucha frecuencia					X		X		X		X		
			Haz tenido problemas del corazón y otros similares					X		X		X		X		
		Higiene personal	Aseas tu cuerpo todos los días					X		X		X		X		
			Te aseas después que realizas alguna actividad deportiva (correr o jugar fútbol)					X		X		X		X		
	Dimensión psicológica	Ansiedad	Siempre ansias para salir del trabajo o empresa después de un periodo trabajado					X		X		X		X		
			Tienes tolerancia al jugar con sus amigos					X		X		X		X		
		Tolerancia	Depende de las decisiones de su familia para salir de casa a una fiesta u otro tipo de reunión					X		X		X		X		
			Es tolerante al estar sentado durante horas mientras trabaja					X		X		X		X		
		Dependencia	Soportaría estar solo durante cinco horas seguidas en su casa					X		X		X		X		
		Autocontrol	Es insistente cuando quiere realizar alguna actividad de esparcimiento u otras similares					X		X		X		X		
			Reacciona con agresión cuando le molesta algún compañero de trabajo					X		X		X		X		
	Dimensión social	Relaciones de integración Autonomía	Te integras al grupo de trabajo con mucha facilidad					X		X		X		X		
			Participas en actividades grupales					X		X		X		X		
			Te esfuerzas por superarte para mejorar tus logros					X		X		X		X		
		Participación	Organizas tu tiempo para tus actividades labores y personales					X		X		X		X		
			Participas en actividades de juegos lúdicos					X		X		X		X		
		Colaboración	Participas en fechas conmemorativas del trabajo o personales (familiares)					X		X		X		X		
			Colaboras cuidando y regando las plantas que puedan existir en tu casa o trabajo					X		X		X		X		
			Colaboras con la limpieza y orden de tu casa					X		X		X		X		
		Bienestar emocional	Sentimiento	Te sientes satisfecho con tu vida					X		X		X		X	
	Te sientes triste cuando te va mal							X		X		X		X		
	Te sientes alegre al realizar actividades							X		X		X		X		
	Alegría		Te alegras mucho cuando reconocen tu buen trabajo realizado					X		X		X		X		
	Auto concepto		Te sientes bien contigo mismo					X		X		X		X		
			Te sientes orgulloso de ser como eres					X		X		X		X		
	Estrés		Haz tenido problemas para dormir					X		X		X		X		
			Te sientes cansado durante cuando realizas tu jornada laboral					X		X		X		X		
	Relaciones interpersonales	Interacciones	Realizas actividades de tu agrado con tus amigos y/o familiares					X		X		X		X		
			Participas de invitaciones realizadas por tus compañeros para fiestas u otras actividades					X		X		X		X		
		Relaciones	Te sientes querido por tus compañeros de trabajo					X		X		X		X		
			Recibes estima y consideración de tus compañeros de trabajo cuando llegas a trabajar					X		X		X		X		
Apoyo familiar		Recibes el apoyo familiar cuando tienes problemas en el trabajo					X		X		X		X			
		Recibes apoyo cuando participas en alguna actividad de importancia para ti					X		X		X		X			
Economía		Recibes regalos por parte de tus familiares o amigos					X		X		X		X			
		Recibes reconocimientos o bonificación por tu buen desempeño laboral					X		X		X		X			

VALIDEZ DE CRITERIO DE JUECES O EXPERTOS


MATRIZ DE VALIDACIÓN

VARIABLE	DIMENSIÓN	INDICADOR	ITEMS	OPCIÓN DE RESPUESTA				CRITERIOS DE EVALUACIÓN								OBSERVACIONES Y/O RECOMENDACIONES	
				NUNCA	CASI NUNCA	A VECES	CASI SIEMPRE	SIEMPRE	RELACIÓN ENTRE VARIABLE Y DIMENSIÓN		RELACIÓN ENTRE LA DIMENSIÓN Y EL INDICADOR		RELACIÓN ENTRE EL INDICADOR Y EL ITEMS		RELACIÓN ENTRE EL ITEMS Y LA RESPUESTA		
									SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI		NO
SEGURIDAD VIAL	Uso de alcohol y drogas	Uso de alcohol cuando conduce	Alguna vez condujo bajo los efectos del alcohol						X		X		X		X		
		Uso de drogas durante la conducción de vehículos	Alguna vez condujo bajo los efectos de alguna droga o similares (por ejemplo: marihuana, cocaína o similares)						X		X		X		X		
			Conduce cuando está bajo los efectos de medicación						X		X		X		X		
	Fatiga y sueño	Fatiga por exceso de trabajo Somnolencia en la conducción	Se da cuenta de la presencia de nuevas señales de tránsito en una ruta donde viene conduciendo constantemente						X		X		X		X		
			Alguna vez condujo sin haber descansado lo suficiente						X		X		X		X		
			Alguna vez condujo bajo los efectos del sueño						X		X		X		X		
	Transgresión de los elementos de señalización vial y exceso de velocidad	Transgresión a la señalización vial	Obedece a las señales de tránsito que se encuentran en su vía						X		X		X		X		
			Se equivocó alguna vez a una vez de ruta por no respetar las señales de tránsito						X		X		X		X		
			Alguna vez paso una intersección a pesar de haber visto que el semáforo se encontraba en rojo						X		X		X		X		
		Exceso de velocidad	Manejó usted a alta velocidad superando los límites de velocidad en una zona residencial						X		X		X		X		
			No se da cuenta de la presencia de peatones que se encontraban cruzando, al girar hacia una calle o avenida						X		X		X		X		
			Conduce a velocidades mayores permitidas en la ruta durante las noche o madrugada						X		X		X		X		
	Comportamiento s alterados y distracciones	Conducción bajo los efectos de comportamientos alterados Distracciones por uso de equipos electrónicos	Toca la bocina para manifestar su cólera hacia otro conductor en la vía						X		X		X		X		
			Alguna vez condujo bajo los efectos de la cólera o ira						X		X		X		X		
			Mientras conduce hace uso de su celular						X		X		X		X		
		Distracciones causadas por acompañantes	Mientras conduce le gusta escuchar la radio u otro equipo de reproducción de música o video						X		X		X		X		
			Alguna vez usted olvidó donde dejó el vehículo						X		X		X		X		
			Por encontrarse pensando en otras cosas usted hizo uso de una ruta contraria a la permitida						X		X		X		X		

FICHA DE VALIDACIÓN DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO

Nombre del Instrumento	La escala de Cabello (2017)		
Objetivo del Instrumento	Medir la percepción de calidad de vida		
Aplicado a la Muestra Participante	20 conductores		
Nombre y Apellidos del Experto	JOSE LUIS RODRIGUEZ RODRIGUEZ	DNI Nro.	80637457
Título Profesional	CONTADOR PUBLICO	Celular	947833436
Dirección Domiciliaria	Calle Víctor Hernández # 184 – Urb. Palermo		
Grado Académico	MAESTRO EN CIENCIAS ECONÓMICAS MENCION: DIRECCION Y ORGANIZACIÓN DEL TALENTO HUMANO		
FIRMA	 Firma del Experto Informante.		

FICHA DE VALIDACIÓN DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO

Nombre del Instrumento	La escala de factores que ocasionan accidentes viales de Orosco (2018)		
Objetivo del Instrumento	Medir la percepción de seguridad vial		
Aplicado a la Muestra Participante	20 conductores		
Nombre y Apellidos del Experto	JOSE LUIS RODRIGUEZ RODRIGUEZ	DNI Nro.	80637457
Título Profesional	CONTADOR PUBLICO	Celular	947833436
Dirección Domiciliaria	Calle Víctor Hernández # 184 – Urb. Palermo		
Grado Académico	MAESTRO EN CIENCIAS ECONÓMICAS MENCION: DIRECCION Y ORGANIZACIÓN DEL TALENTO HUMANO		
FIRMA	 Firma del Experto Informante.		

VALIDEZ DE CRITERIO DE JUECES O EXPERTOS

MATRIZ DE VALIDACIÓN

VARIABLE	DIMENSIÓN	INDICADOR	ITEMS	OPCIÓN DE RESPUESTA				CRITERIOS DE EVALUACIÓN								OBSERVACIONES Y/O RECOMENDACIONES	
				NUNCA	CASI NUNCA	A VECES	CASI SIEMPRE	SIEMPRE	RELACIÓN ENTRE VARIABLE Y DIMENSIÓN		RELACIÓN ENTRE LA DIMENSIÓN Y EL INDICADOR		RELACIÓN ENTRE EL INDICADOR Y EL ÍTEM		RELACIÓN ENTRE EL ÍTEM Y LA RESPUESTA		
									SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI		NO
CALIDAD DE VIDA	Dimensión física	Habilidades socio motriz Hábitos alimenticios	Siempre tengo mucha fuerza y bastante energía						X		X		X		X		
			Siente cansancio en todo momento						X		X		X		X		
			Consumo alimentos saludables						X		X		X		X		
		Problemas de salud	Ingiere sus alimentos pausadamente y mastica adecuadamente						X		X		X		X		
			Te enfermas con mucha frecuencia						X		X		X		X		
			Haz tenido problemas del corazón y otros similares						X		X		X		X		
		Higiene personal	Aseas tu cuerpo todos los días						X		X		X		X		
			Te aseas después que realizas alguna actividad deportiva (correr o jugar fútbol)						X		X		X		X		
	Dimensión psicológica	Ansiedad	Siempre ansias para salir del trabajo o empresa después de un periodo trabajado						X		X		X		X		
		Tolerancia	Tienes tolerancia al jugar con sus amigos						X		X		X		X		
			Depende de las decisiones de su familia para salir de casa a una fiesta u otro tipo de reunión						X		X		X		X		
		Dependencia	Es tolerante al estar sentado durante horas mientras trabaja						X		X		X		X		
			Soportaría estar solo durante cinco horas seguidas en su casa						X		X		X		X		
		Autocontrol	Es insistente cuando quiere realizar alguna actividad de esparcimiento u otras similares						X		X		X		X		
			Reacciona con agresión cuando le molesta algún compañero de trabajo						X		X		X		X		
	Dimensión social	Relaciones de integración Autonomía	Te integras al grupo de trabajo con mucha facilidad						X		X		X		X		
			Participas en actividades grupales						X		X		X		X		
			Te esfuerzas por superarte para mejorar tus logros						X		X		X		X		
		Participación	Organizas tu tiempo para tus actividades labores y personales						X		X		X		X		
			Participas en actividades de juegos lúdicos						X		X		X		X		
		Colaboración	Participas en fechas conmemorativas del trabajo o personales (familiares)						X		X		X		X		
			Colaboras cuidando y regando las plantas que puedan existir en tu casa o trabajo						X		X		X		X		
			Colaboras con la limpieza y orden de tu casa						X		X		X		X		
		Bienestar emocional	Sentimiento	Te sientes satisfecho con tu vida						X		X		X		X	
	Te sientes triste cuando te va mal								X		X		X		X		
	Te sientes alegre al realizar actividades								X		X		X		X		
	Alegría		Te alegras mucho cuando reconocen tu buen trabajo realizado						X		X		X		X		
	Auto concepto		Te sientes bien contigo mismo						X		X		X		X		
			Te sientes orgulloso de ser como eres						X		X		X		X		
	Estrés		Haz tenido problemas para dormir						X		X		X		X		
			Te sientes cansado durante cuando realizas tu jornada laboral						X		X		X		X		
	Relaciones interpersonales	Interacciones	Realizas actividades de tu agrado con tus amigos y/o familiares						X		X		X		X		
			Participas de invitaciones realizadas por tus compañeros para fiestas u otras actividades						X		X		X		X		
		Relaciones	Te sientes querido por tus compañeros de trabajo						X		X		X		X		
			Recibes estima y consideración de tus compañeros de trabajo cuando llegas a trabajar						X		X		X		X		
		Apoyo familiar	Recibes el apoyo familiar cuando tienes problemas en el trabajo						X		X		X		X		
Recibes apoyo cuando participas en alguna actividad de importancia para ti								X		X		X		X			
Economía		Recibes regalos por parte de tus familiares o amigos						X		X		X		X			
		Recibes reconocimientos o bonificación por tu buen desempeño laboral						X		X		X		X			

VALIDEZ DE CRITERIO DE JUECES O EXPERTOS

MATRIZ DE VALIDACIÓN

VARIABLE	DIMENSIÓN	INDICADOR	ITEMS	OPCIÓN DE RESPUESTA				CRITERIOS DE EVALUACIÓN								OBSERVACIONES Y/O RECOMENDACIONES	
				NUNCA	CASI NUNCA	A VECES	CASI SIEMPRE	SIEMPRE	RELACIÓN ENTRE VARIABLE Y DIMENSIÓN		RELACIÓN ENTRE LA DIMENSIÓN Y EL INDICADOR		RELACIÓN ENTRE EL INDICADOR Y EL ITEMS		RELACIÓN ENTRE EL ITEMS Y LA RESPUESTA		
									SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI		NO
SEGURIDAD VIAL	Uso de alcohol y drogas	Uso de alcohol cuando conduce	Alguna vez condujo bajo los efectos del alcohol						X		X		X		X		
		Uso de drogas durante la conducción de vehículos	Alguna vez condujo bajo los efectos de alguna droga o similares (por ejemplo: marihuana, cocaína o similares)						X		X		X		X		
			Conduce cuando está bajo los efectos de medicación						X		X		X		X		
	Fatiga y sueño	Fatiga por exceso de trabajo Somnolencia en la conducción	Se da cuenta de la presencia de nuevas señales de tránsito en una ruta donde viene conduciendo constantemente						X		X		X		X		
			Alguna vez condujo sin haber descansado lo suficiente						X		X		X		X		
			Alguna vez condujo bajo los efectos del sueño						X		X		X		X		
	Transgresión de los elementos de señalización vial y exceso de velocidad	Transgresión a la señalización vial	Obedece a las señales de tránsito que se encuentran en su vía						X		X		X		X		
			Se equivocó alguna vez a una vez de ruta por no respetar las señales de tránsito						X		X		X		X		
			Alguna vez paso una intersección a pesar de haber visto que el semáforo se encontraba en rojo						X		X		X		X		
		Exceso de velocidad	Manejó usted a alta velocidad superando los límites de velocidad en una zona residencial						X		X		X		X		
			No se da cuenta de la presencia de peatones que se encontraban cruzando, al girar hacia una calle o avenida						X		X		X		X		
			Conduce a velocidades mayores permitidas en la ruta durante las noche o madrugada						X		X		X		X		
	Comportamiento s alterados y distracciones	Conducción bajo los efectos de comportamientos alterados Distracciones por uso de equipos electrónicos	Toca la bocina para manifestar su cólera hacia otro conductor en la vía						X		X		X		X		
			Alguna vez condujo bajo los efectos de la cólera o ira						X		X		X		X		
			Mientras conduce hace uso de su celular						X		X		X		X		
		Distracciones causadas por acompañantes	Mientras conduce le gusta escuchar la radio u otro equipo de reproducción de música o video						X		X		X		X		
			Alguna vez usted olvidó donde dejó el vehículo						X		X		X		X		
			Por encontrarse pensando en otras cosas usted hizo uso de una ruta contraria a la permitida						X		X		X		X		

Anexo 4

Base de datos de las variables Calidad de Vida y Seguridad Vial.

Sujetos	D1V1	NIVD1	D2V1	NIVD2	D3V1	NIVD3	D4V1	NIVD4	D5V1	NIVD5	TOTAL_V1		D1V2	NIVD1	D2V2	NIVD2	D3V2	NIVD3	D4V2	NIVD4	TOTAL_V2	
1	22	MEDIO	18	BAJO	21	MEDIO	20	MEDIO	22	MEDIO	103	MEDIO	2	BAJO	2	BAJO	5	BAJO	5	BAJO	14	BAJO
2	25	MEDIO	21	MEDIO	22	MEDIO	23	MEDIO	20	MEDIO	111	MEDIO	2	BAJO	4	BAJO	5	BAJO	4	BAJO	15	BAJO
3	28	MEDIO	26	MEDIO	24	MEDIO	24	MEDIO	24	MEDIO	126	MEDIO	1	BAJO	5	MEDIO	5	BAJO	5	BAJO	16	BAJO
4	19	MEDIO	17	BAJO	18	BAJO	17	BAJO	17	BAJO	88	BAJO	1	BAJO	2	BAJO	3	BAJO	3	BAJO	9	BAJO
5	23	MEDIO	19	MEDIO	21	MEDIO	22	MEDIO	21	MEDIO	106	MEDIO	2	BAJO	2	BAJO	5	BAJO	5	BAJO	14	BAJO
6	19	MEDIO	18	BAJO	17	BAJO	16	BAJO	17	BAJO	87	BAJO	1	BAJO	2	BAJO	4	BAJO	4	BAJO	11	BAJO
7	22	MEDIO	19	MEDIO	21	MEDIO	20	MEDIO	21	MEDIO	103	MEDIO	2	BAJO	3	BAJO	5	BAJO	5	BAJO	15	BAJO
8	21	MEDIO	17	BAJO	19	MEDIO	21	MEDIO	21	MEDIO	99	MEDIO	1	BAJO	2	BAJO	3	BAJO	4	BAJO	10	BAJO
9	31	ALTO	30	ALTO	29	MEDIO	30	ALTO	31	ALTO	151	ALTO	2	BAJO	4	BAJO	5	BAJO	5	BAJO	16	BAJO
10	29	MEDIO	28	MEDIO	27	MEDIO	25	MEDIO	25	MEDIO	134	MEDIO	2	BAJO	4	BAJO	6	BAJO	7	BAJO	19	BAJO
11	22	MEDIO	18	BAJO	21	MEDIO	22	MEDIO	21	MEDIO	104	MEDIO	2	BAJO	3	BAJO	6	BAJO	6	BAJO	17	BAJO
12	25	MEDIO	21	MEDIO	23	MEDIO	25	MEDIO	25	MEDIO	119	MEDIO	2	BAJO	3	BAJO	5	BAJO	6	BAJO	16	
13	23	MEDIO	19	MEDIO	20	MEDIO	20	MEDIO	21	MEDIO	103	MEDIO	2	BAJO	2	BAJO	6	BAJO	5	BAJO	15	BAJO
14	19	MEDIO	18	BAJO	17	BAJO	16	BAJO	17	BAJO	87	BAJO	1	BAJO	2	BAJO	3	BAJO	3	BAJO	9	BAJO
15	22	MEDIO	19	MEDIO	21	MEDIO	22	MEDIO	21	MEDIO	105	MEDIO	2	BAJO	3	BAJO	3	BAJO	3	BAJO	11	BAJO
16	24	MEDIO	23	MEDIO	22	MEDIO	22	MEDIO	21	MEDIO	112	MEDIO	2	BAJO	2	BAJO	3	BAJO	4	BAJO	11	BAJO
17	27	MEDIO	26	MEDIO	26	MEDIO	25	MEDIO	24	MEDIO	128	MEDIO	2	BAJO	2	BAJO	4	BAJO	4	BAJO	12	BAJO
18	29	MEDIO	27	MEDIO	25	MEDIO	24	MEDIO	25	MEDIO	130	MEDIO	2	BAJO	2	BAJO	3	BAJO	3	BAJO	10	BAJO
19	23	MEDIO	22	MEDIO	22	MEDIO	21	MEDIO	20	MEDIO	108	MEDIO	2	BAJO	2	BAJO	4	BAJO	4	BAJO	12	BAJO
20	24	MEDIO	22	MEDIO	23	MEDIO	22	MEDIO	22	MEDIO	113	MEDIO	3	BAJO	2	BAJO	3	BAJO	5	BAJO	13	BAJO
21	28	MEDIO	27	MEDIO	27	MEDIO	26	MEDIO	27	MEDIO	135	MEDIO	2	BAJO	2	BAJO	5	BAJO	5	BAJO	14	BAJO
22	26	MEDIO	25	MEDIO	24	MEDIO	25	MEDIO	26	MEDIO	126	MEDIO	2	BAJO	2	BAJO	5	BAJO	6	BAJO	15	BAJO
23	28	MEDIO	27	MEDIO	27	MEDIO	26	MEDIO	26	MEDIO	134	MEDIO	2	BAJO	2	BAJO	6	BAJO	6	BAJO	16	BAJO
24	28	MEDIO	28	MEDIO	26	MEDIO	27	MEDIO	26	MEDIO	135	MEDIO	2	BAJO	5	MEDIO	6	BAJO	5	BAJO	18	BAJO
25	31	ALTO	29	MEDIO	30	ALTO	30	ALTO	29	MEDIO	149	ALTO	2	BAJO	5	MEDIO	6	BAJO	5	BAJO	18	BAJO
26	27	MEDIO	26	MEDIO	25	MEDIO	24	MEDIO	24	MEDIO	126	MEDIO	2	BAJO	5	MEDIO	5	BAJO	5	BAJO	17	BAJO
27	31	ALTO	29	MEDIO	28	MEDIO	29	MEDIO	29	MEDIO	146	ALTO	2	BAJO	4	BAJO	5	BAJO	5	BAJO	16	BAJO
28	19	MEDIO	18	BAJO	17	BAJO	18	BAJO	17	BAJO	89	BAJO	1	BAJO	2	BAJO	3	BAJO	3	BAJO	9	BAJO
29	22	MEDIO	19	MEDIO	19	MEDIO	21	MEDIO	21	MEDIO	102	MEDIO	3	BAJO	2	BAJO	4	BAJO	5	BAJO	14	BAJO
30	21	MEDIO	17	BAJO	18	BAJO	19	MEDIO	19	MEDIO	94	MEDIO	2	BAJO	2	BAJO	3	BAJO	3	BAJO	10	BAJO
31	31	ALTO	30	ALTO	29	MEDIO	30	ALTO	30	ALTO	150	ALTO	2	BAJO	4	BAJO	6	BAJO	6	BAJO	18	BAJO
32	29	MEDIO	28	MEDIO	27	MEDIO	27	MEDIO	28	MEDIO	139	MEDIO	2	BAJO	4	BAJO	5	BAJO	5	BAJO	16	BAJO
33	22	MEDIO	18	BAJO	22	MEDIO	21	MEDIO	20	MEDIO	103	MEDIO	2	BAJO	2	BAJO	5	BAJO	4	BAJO	13	BAJO
34	27	MEDIO	26	MEDIO	24	MEDIO	25	MEDIO	26	MEDIO	128	MEDIO	2	BAJO	4	BAJO	5	BAJO	5	BAJO	16	BAJO
35	29	MEDIO	27	MEDIO	27	MEDIO	27	MEDIO	28	MEDIO	138	MEDIO	2	BAJO	4	BAJO	6	BAJO	5	BAJO	17	BAJO
36	23	MEDIO	22	MEDIO	22	MEDIO	21	MEDIO	20	MEDIO	108	MEDIO	2	BAJO	3	BAJO	5	BAJO	4	BAJO	14	BAJO
37	24	MEDIO	22	MEDIO	22	MEDIO	21	MEDIO	20	MEDIO	109	MEDIO	2	BAJO	3	BAJO	4	BAJO	4	BAJO	13	BAJO
38	28	MEDIO	27	MEDIO	27	MEDIO	26	MEDIO	27	MEDIO	135	MEDIO	2	BAJO	5	MEDIO	5	BAJO	5	BAJO	17	BAJO
39	26	MEDIO	25	MEDIO	25	MEDIO	24	MEDIO	24	MEDIO	124	MEDIO	2	BAJO	4	BAJO	5	BAJO	5	BAJO	16	BAJO
40	28	MEDIO	27	MEDIO	27	MEDIO	26	MEDIO	26	MEDIO	134	MEDIO	2	BAJO	2	BAJO	5	BAJO	5	BAJO	14	BAJO
41	28	MEDIO	28	MEDIO	29	MEDIO	28	MEDIO	27	MEDIO	140	MEDIO	2	BAJO	2	BAJO	5	BAJO	6	BAJO	15	BAJO
42	31	ALTO	29	MEDIO	30	MEDIO	29	MEDIO	29	MEDIO	148	MEDIO	2	BAJO	4	BAJO	6	BAJO	6	BAJO	18	BAJO
43	17	BAJO	18	BAJO	17	BAJO	18	BAJO	19	MEDIO	89	BAJO	2	BAJO	2	BAJO	5	BAJO	5	BAJO	14	BAJO
44	15	BAJO	17	BAJO	16	BAJO	16	BAJO	17	BAJO	81	BAJO	1	BAJO	3	BAJO	3	BAJO	4	BAJO	11	BAJO
45	18	BAJO	17	BAJO	17	BAJO	17	BAJO	18	MEDIO	87	BAJO	2	BAJO	3	BAJO	4	BAJO	3	BAJO	12	BAJO

46	31	ALTO	32	ALTO	29	MEDIO	30	ALTO	30	ALTO	152	ALTO	3	BAJO	2	BAJO	6	BAJO	6	BAJO	17	BAJO
47	32	ALTO	30	ALTO	30	ALTO	31	ALTO	31	ALTO	154	ALTO	2	BAJO	3	BAJO	6	BAJO	6	BAJO	17	BAJO
48	30	ALTO	29	MEDIO	29	MEDIO	29	MEDIO	30	ALTO	147	ALTO	3	BAJO	3	BAJO	5	BAJO	5	BAJO	16	BAJO
49	31	ALTO	32	ALTO	31	ALTO	32	ALTO	30	ALTO	156	ALTO	3	BAJO	3	BAJO	7	BAJO	7	BAJO	20	BAJO
50	32	ALTO	30	ALTO	31	ALTO	28	MEDIO	29	MEDIO	150	ALTO	3	BAJO	3	BAJO	6	BAJO	6	BAJO	18	BAJO
51	30	ALTO	29	MEDIO	29	MEDIO	28	MEDIO	27	MEDIO	143	MEDIO	3	BAJO	2	BAJO	5	BAJO	5	BAJO	15	BAJO
52	19	MEDIO	17	BAJO	18	BAJO	18	BAJO	17	BAJO	89	BAJO	1	BAJO	2	BAJO	3	BAJO	4	BAJO	10	BAJO
53	23	MEDIO	19	MEDIO	20	MEDIO	21	MEDIO	20	MEDIO	103	MEDIO	1	BAJO	2	BAJO	4	BAJO	4	BAJO	11	BAJO
54	19	MEDIO	18	BAJO	17	BAJO	18	BAJO	17	BAJO	89	BAJO	2	BAJO	3	BAJO	6	BAJO	7	BAJO	18	BAJO
55	22	MEDIO	19	MEDIO	19	MEDIO	20	MEDIO	21	MEDIO	101	MEDIO	2	BAJO	2	BAJO	6	BAJO	7	BAJO	17	BAJO
56	21	MEDIO	17	BAJO	18	BAJO	17	BAJO	18	BAJO	91	BAJO	3	BAJO	3	BAJO	6	BAJO	6	BAJO	18	BAJO
57	31	ALTO	30	ALTO	29	MEDIO	30	ALTO	29	MEDIO	149	ALTO	2	BAJO	3	BAJO	6	BAJO	7	BAJO	18	BAJO
58	29	MEDIO	28	MEDIO	29	MEDIO	28	MEDIO	27	MEDIO	141	MEDIO	3	BAJO	3	BAJO	5	BAJO	7	BAJO	18	BAJO
59	22	MEDIO	18	BAJO	18	BAJO	18	BAJO	17	BAJO	93	MEDIO	2	BAJO	3	BAJO	4	BAJO	5	BAJO	14	BAJO
60	25	MEDIO	21	MEDIO	20	MEDIO	21	MEDIO	20	MEDIO	107	MEDIO	2	BAJO	3	BAJO	5	BAJO	5	BAJO	15	BAJO
61	23	MEDIO	19	MEDIO	17	BAJO	18	BAJO	17	BAJO	94	MEDIO	2	BAJO	2	BAJO	5	BAJO	5	BAJO	14	BAJO
62	19	MEDIO	18	BAJO	19	MEDIO	20	MEDIO	21	MEDIO	97	MEDIO	1	BAJO	2	BAJO	4	BAJO	5	BAJO	12	BAJO
63	22	MEDIO	19	MEDIO	18	BAJO	17	BAJO	18	BAJO	94	MEDIO	2	BAJO	2	BAJO	4	BAJO	5	BAJO	13	BAJO
64	24	MEDIO	23	MEDIO	27	MEDIO	26	MEDIO	27	MEDIO	127	MEDIO	3	BAJO	2	BAJO	5	BAJO	5	BAJO	15	BAJO
65	27	MEDIO	26	MEDIO	25	MEDIO	24	MEDIO	24	MEDIO	126	MEDIO	3	BAJO	2	BAJO	6	BAJO	6	BAJO	17	BAJO
66	29	MEDIO	28	MEDIO	27	MEDIO	26	MEDIO	26	MEDIO	136	MEDIO	2	BAJO	3	BAJO	6	BAJO	5	BAJO	16	BAJO
67	22	MEDIO	18	BAJO	29	MEDIO	28	MEDIO	27	MEDIO	124	MEDIO	2	BAJO	3	BAJO	6	BAJO	6	BAJO	17	BAJO
68	25	MEDIO	21	MEDIO	30	ALTO	29	MEDIO	29	MEDIO	134	MEDIO	3	BAJO	3	BAJO	5	BAJO	5	BAJO	16	BAJO
69	23	MEDIO	19	MEDIO	17	BAJO	18	BAJO	19	MEDIO	96	MEDIO	2	BAJO	2	BAJO	4	BAJO	4	BAJO	12	BAJO
70	29	MEDIO	27	MEDIO	26	MEDIO	26	MEDIO	25	MEDIO	133	MEDIO	2	BAJO	2	BAJO	5	BAJO	5	BAJO	14	BAJO
71	30	ALTO	27	MEDIO	28	MEDIO	28	MEDIO	29	MEDIO	142	MEDIO	3	BAJO	2	BAJO	4	BAJO	4	BAJO	13	BAJO
72	26	MEDIO	24	MEDIO	24	MEDIO	23	MEDIO	23	MEDIO	120	MEDIO	2	BAJO	2	BAJO	5	BAJO	5	BAJO	14	BAJO
73	31	ALTO	29	MEDIO	30	ALTO	31	ALTO	29	MEDIO	150	ALTO	3	BAJO	3	BAJO	7	BAJO	7	BAJO	20	BAJO
74	30	ALTO	29	MEDIO	29	MEDIO	30	ALTO	29	MEDIO	147	ALTO	2	BAJO	2	BAJO	6	BAJO	7	BAJO	17	BAJO
75	32	ALTO	30	ALTO	28	MEDIO	28	MEDIO	28	MEDIO	146	ALTO	3	BAJO	2	BAJO	5	BAJO	5	BAJO	15	BAJO
76	32	ALTO	31	ALTO	29	MEDIO	30	ALTO	31	ALTO	153	ALTO	2	BAJO	3	BAJO	6	BAJO	7	BAJO	18	BAJO

Anexo 5

Prueba de Normalidad

Sujetos	D1V1	D2V1	D3V1	D4V1	D5V1	TOTAL_V1	D1V2	D2V2	D3V2	D4V2	TOTAL_V2
1	22	18	21	20	22	103	2	2	5	5	14
2	25	21	22	23	20	111	2	4	5	4	15
3	28	26	24	24	24	126	1	5	5	5	16
4	19	17	18	17	17	88	1	2	3	3	9
5	23	19	21	22	21	106	2	2	5	5	14
6	19	18	17	16	17	87	1	2	4	4	11
7	22	19	21	20	21	103	2	3	5	5	15
8	21	17	19	21	21	99	1	2	3	4	10
9	31	30	29	30	31	151	2	4	5	5	16
10	29	28	27	25	25	134	2	4	6	7	19
11	22	18	21	22	21	104	2	3	6	6	17
12	25	21	23	25	25	119	2	3	5	6	16
13	23	19	20	20	21	103	2	2	6	5	15
14	19	18	17	16	17	87	1	2	3	3	9
15	22	19	21	22	21	105	2	3	3	3	11
16	24	23	22	22	21	112	2	2	3	4	11
17	27	26	26	25	24	128	2	2	4	4	12
18	29	27	25	24	25	130	2	2	3	3	10
19	23	22	22	21	20	108	2	2	4	4	12
20	24	22	23	22	22	113	3	2	3	5	13
21	28	27	27	26	27	135	2	2	5	5	14
22	26	25	24	25	26	126	2	2	5	6	15
23	28	27	27	26	26	134	2	2	6	6	16
24	28	28	26	27	26	135	2	5	6	5	18
25	31	29	30	30	29	149	2	5	6	5	18
26	27	26	25	24	24	126	2	5	5	5	17
27	31	29	28	29	29	146	2	4	5	5	16
28	19	18	17	18	17	89	1	2	3	3	9
29	22	19	19	21	21	102	3	2	4	5	14
30	21	17	18	19	19	94	2	2	3	3	10
31	31	30	29	30	30	150	2	4	6	6	18
32	29	28	27	27	28	139	2	4	5	5	16
33	22	18	22	21	20	103	2	2	5	4	13
34	27	26	24	25	26	128	2	4	5	5	16
35	29	27	27	27	28	138	2	4	6	5	17
36	23	22	22	21	20	108	2	3	5	4	14
37	24	22	22	21	20	109	2	3	4	4	13
38	28	27	27	26	27	135	2	5	5	5	17
39	26	25	25	24	24	124	2	4	5	5	16
40	28	27	27	26	26	134	2	2	5	5	14
41	28	28	29	28	27	140	2	2	5	6	15
42	31	29	30	29	29	148	2	4	6	6	18

43	17	18	17	18	19	89	2	2	5	5	14
44	15	17	16	16	17	81	1	3	3	4	11
45	18	17	17	17	18	87	2	3	4	3	12
46	31	32	29	30	30	152	3	2	6	6	17
47	32	30	30	31	31	154	2	3	6	6	17
48	30	29	29	29	30	147	3	3	5	5	16
49	31	32	31	32	30	156	3	3	7	7	20
50	32	30	31	28	29	150	3	3	6	6	18
51	30	29	29	28	27	143	3	2	5	5	15
52	19	17	18	18	17	89	1	2	3	4	10
53	23	19	20	21	20	103	1	2	4	4	11
54	19	18	17	18	17	89	2	3	6	7	18
55	22	19	19	20	21	101	2	2	6	7	17
56	21	17	18	17	18	91	3	3	6	6	18
57	31	30	29	30	29	149	2	3	6	7	18
58	29	28	29	28	27	141	3	3	5	7	18
59	22	18	18	18	17	93	2	3	4	5	14
60	25	21	20	21	20	107	2	3	5	5	15
61	23	19	17	18	17	94	2	2	5	5	14
62	19	18	19	20	21	97	1	2	4	5	12
63	22	19	18	17	18	94	2	2	4	5	13
64	24	23	27	26	27	127	3	2	5	5	15
65	27	26	25	24	24	126	3	2	6	6	17
66	29	28	27	26	26	136	2	3	6	5	16
67	22	18	29	28	27	124	2	3	6	6	17
68	25	21	30	29	29	134	3	3	5	5	16
69	23	19	17	18	19	96	2	2	4	4	12
70	29	27	26	26	25	133	2	2	5	5	14
71	30	27	28	28	29	142	3	2	4	4	13
72	26	24	24	23	23	120	2	2	5	5	14
73	31	29	30	31	29	150	3	3	7	7	20
74	30	29	29	30	29	147	2	2	6	7	17
75	32	30	28	28	28	146	3	2	5	5	15
76	32	31	29	30	31	153	2	3	6	7	18

Anexo 6

ENCUESTA PARA PROYECTO DE INVESTIGACIÓN

Calidad de vida de los conductores interprovinciales y su relación con la seguridad vial en una empresa de transportes.

Fecha: octubre 2020, Encuesta N° 01 - Calidad de Vida.

Instrucciones generales:

La presente encuesta tiene por objetivo recoger información para los propósitos del trabajo de investigación titulado "Calidad de Vida de conductores interprovinciales y su relación con la Seguridad Vial en una empresa de transporte, Trujillo 2020"

Se solicita su aporte respondiendo con objetividad a las preguntas formuladas, responder conforme a las indicaciones del encuestador: variable calidad de vida de conductores interprovinciales.

Esta encuesta se aplicará a: Conductores de transporte interprovincial de la empresa Transportes Línea S.A.

¡Gracias por su apoyo!

0	1	2	3	4
Nunca	Casi nunca	A veces	Casi siempre	Siempre

Ítem	Descripción	0	1	2	3	4
1	Siempre tengo mucha fuerza y bastante energía					
2	Siente cansancio en todo momento					
3	Consume alimentos saludables					
4	Ingiere sus alimentos pausadamente y mastica adecuadamente					
5	Te enfermas con mucha frecuencia					
6	Haz tenido problemas del corazón y otros similares					
7	Aseas tu cuerpo todos los días					
8	Te aseas después que realizas alguna actividad deportiva (correr o jugar futbol)					
9	Te muestras ansioso para terminar tu jornada de trabajo en el día					
10	Siente ansias para salir del trabajo o empresa después de un período trabajado (1 año o cuando se aproximan feriados largos)					
11	Tienes tolerancia al jugar con sus amigos					

12	Depende de las decisiones de su familia para salir de casa a una fiesta u otro tipo de reunión						
13	Es tolerante al estar sentado durante horas mientras trabaja						
14	Soportaría estar solo durante cinco horas seguidas en su casa						
15	Es insistente cuando quiere realizar alguna actividad de esparcimiento u otras similares						
16	Reaccionas con agresión cuando le molesta algún compañero de trabajo						
17	Te integras al grupo de trabajo con mucha facilidad						
18	Participas en actividades grupales						
19	Te esfuerzas por superarte para mejorar tus logros						
20	Organizas tu tiempo para tus actividades labores y personales						
21	Participas en actividades de juegos lúdicos						
22	Participas en fechas conmemorativas del trabajo o personales (familiares)						
23	Colaboras cuidando y regando las plantas que puedan existir en tu casa o trabajo						
24	Colaboras con la limpieza y orden de tu casa						
25	Te sientes satisfecho con tu vida						
26	Te sientes triste cuando te va mal						
27	Te sientes alegre al realizar actividades físicas						
28	Te alegras mucho cuando reconocen tu buen trabajo realizado						
29	Te sientes bien contigo mismo						
30	Te sientes orgulloso de ser como eres						
31	Haz tenido problemas para dormir						
32	Te sientes cansado durante cuando realizas tu jornada laboral						
33	Realizas actividades de tu agrado con tus amigos y/o familiares						
34	Participas de invitaciones realizadas por tus compañeros para fiestas u otras actividades						
35	te sientes querido por tus compañeros de trabajo						
36	Recibes estima y consideración de tus compañeros de trabajo cuando llegas a trabajar						

37	Recibes el apoyo familiar cuando tienes problemas en el trabajo					
8	Recibes apoyo cuando participas en alguna actividad de importancia para ti					
39	Recibes regalos por parte de tus familiares o amigos					
40	Recibes reconocimientos o bonificación por tu buen desempeño laboral					

Anexo 7

ENCUESTA PARA PROYECTO DE INVESTIGACIÓN

Calidad de vida de los conductores interprovinciales y su relación con la seguridad vial en una empresa de transportes.

Fecha: octubre 2020, Encuesta N° 01 – Seguridad Vial.

Instrucciones generales:

La presente encuesta tiene por objetivo recoger información para los propósitos del trabajo de investigación titulado “Calidad de Vida de conductores interprovinciales y su relación con la Seguridad Vial en una empresa de transporte, Trujillo 2020”

Se solicita su aporte respondiendo con objetividad a las preguntas formuladas, responder conforme a las indicaciones del encuestador: Seguridad Vial en una empresa de transporte.

Esta encuesta se aplicará a: Conductores de transporte interprovincial de la empresa Transportes Línea S.A.

¡Gracias por su apoyo!

0	1	2	3	4
Nunca	Casi nunca	A veces	Casi siempre	Siempre

Ítem	Descripción	0	1	2	3	4
1	Alguna vez condujo bajo los efectos del alcohol					
2	Alguna vez condujo bajo los efectos de alguna droga o similares (por ejemplo: marihuana, cocaína o similares)					
3	Conduce cuando está bajo los efectos de medicación					
4	Se da cuenta de la presencia de nuevas señales de tránsito en una ruta donde viene conduciendo constantemente					
5	Alguna vez condujo sin haber descansado lo suficiente					
6	Alguna vez condujo bajo los efectos del sueño					
7	Obedece a las señales de tránsito que se encuentran					

	en su vía						
8	Se equivocó alguna vez a una vez de ruta por no respetar las señales de tránsito						
9	Alguna vez paso una intersección a pesar de haber visto que el semáforo se encontraba en rojo						
10	Manejó usted a alta velocidad superando los límites de velocidad en una zona residencial						
11	No se da cuenta de la presencia de peatones que se encontraban cruzando, al girar hacia una calle o avenida						
12	Conduce a velocidades mayores permitidas en la ruta durante las noche o madrugada						
13	Toca la bocina para manifestar su cólera hacia otro conductor en la vía						
14	Alguna vez condujo bajo los efectos de la cólera o ira						
15	Mientras conduce hace uso de su celular						
16	Mientras conduce le gusta escuchar la radio u otro equipo de reproducción de música o video						
17	Alguna vez usted olvido donde dejo el vehículo						
18	Por encontrarse pensando en otras cosas usted hizo uso de una ruta contraria a la permitida						

Anexo 8

L I N E A

"Año de la Universalización de la Salud"

Trujillo, 15 de octubre del 2020.

SR. JUAN MANUEL QUEVEDO APONTE /

Dirección: Mz. I, lote 04, Sol de Chan Chan, Huanchaco, Trujillo.

Presente -


Asunto: Autorización para aplicar encuesta e información.

Es grato dirigirme a Usted para expresarle mis cordiales saludos y a la vez dar respuesta a lo solicitado, donde requiere autorización de la empresa Transportes Línea S.A. a fin de que pueda desarrollar su tesis de maestría en la Universidad Cesar Vallejo.

Al respecto se emite la presente carta **AUTORIZANDO** el uso de información sobre la empresa Transportes Línea S.A. (siendo registros de accidentabilidad, reseña histórica, encuestas y participación de conductores de la división interprovincial y organización en general) para el desarrollo de tesis de investigación, la cual lleva por título: **"Calidad de Vida de conductores interprovinciales y su relación con la Seguridad Vial en una empresa de transporte, Trujillo 2020"**, para optar el grado académico de MAESTRO EN GESTIÓN PÚBLICA, por la Universidad Cesar Vallejo, comprometiéndonos a brindarles las facilidades del caso para el desarrollo de su objetivo.

Sin otro particular, hago propicia la ocasión para expresarle mi especial consideración y estima personal.

Atentamente,


Percy Cruzado Díaz
GERENTE EJECUTIVO
TRANSPORTES LINEA S.A.

Oficina Principal - Terminal
Dirección: Av. América Sur N° 2857
Call Center: 0801 00 015
linea.pe