

T
361.25
R94

NO SALIR A
DOMICILIO



UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA
AMAZONIA PERUANA
FACULTAD DE AGRONOMÍA



ESCUELA PROFESIONAL DE INGENIERÍA EN GESTIÓN AMBIENTAL

**“PROPUESTA DE UN PROGRAMA DE
SENSIBILIZACIÓN COMO MEDIDA DE CREAR
RESPONSABILIDAD AMBIENTAL EN CONDUCTORES
DE MOTOTAXIS EN LA CIUDAD DE IQUITOS”**

T E S I S

**Para Optar el Título Profesional de
INGENIERO EN GESTIÓN AMBIENTAL**

Presentado por

ETERIA KATERIN RUIZ RENGIFO

Bachiller en Gestión Ambiental

Iquitos – Perú

2014

DONADO POR:
ETERIA K. RUIZ RENGIFO
Iquitos, 11 de 08 de 2014



UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA AMAZONÍA PERUANA
FACULTAD DE AGRONOMÍA

Tesis aprobada en sustentación pública el 14 de febrero del 2014, por el jurado nombrado por la Escuela de Formación Profesional de Ingeniería en Gestión Ambiental para optar el título profesional de:

INGENIERO EN GESTIÓN AMBIENTAL

Ing. JULIO ABEL MANRIQUE DEL AGUILA, M.Sc.
PRESIDENTE

Ing. WILSON VÁSQUEZ PÉREZ
MIEMBRO

Ing. MANUEL GALIXTO AVILA FUCOS
MIEMBRO

Ing. JORGE E. BARDALES MANRIQUE, M.Sc.
ASESOR

Ing. FIDEL ASPAÑO VARELA, M.Sc.
DECANO



DEDICATORIA

En primer lugar dedico este trabajo a dios por darme salud, por estar a mi lado, por guiarme hacia las cosas buenas, por permitirme seguir adelante, crecer profesionalmente y más aún como persona.

A toda mi familia en especial a las personitas más importantes en mi vida, mi madre y hermanos, que aun en los momentos difíciles me demuestran su apoyo y amor incondicional, hacen que siga perseverando. A ustedes quienes han sabido y saben formarme con buenos valores, hábitos y sobre todo con mucho amor.

A mis verdaderos amigos, por darme su amistad sincera, por ser importantes en mi vida, aquellas personitas que siempre están dándome palabras de aliento para no desmayar en este proceso. A ti sobre todo, un chico maravilloso que siempre estas a mi lado en los buenos y malos momentos apoyándome incondicionalmente.

AGRADECIMIENTO

- Quiero agradecer a **JESUS** mi amigo fiel, por darme aliento de esperanza en los momentos difíciles y darme la esperanza de seguir adelante.
- A mi madrecita querida **Bárbara** y hermanos **Karina, Lleiner y Maria**, por el apoyo económico, moral, e incondicional amor que me brindan cada día, por sacrificar muchas cosas para que yo pueda seguir superándome.
- Al **Ing. Jorge E. Bardales Manrique**, por ser mi asesor, y dedicarme su tiempo para orientarme en el desarrollo de mi trabajo de investigación. A él mi estima y admiración por ser un buen Docente y sobre todo un buen amigo, por darme los consejos adecuados para no desistir de mis planes.
- A la prestigiosa **Universidad Nacional de la Amazonia Peruana**, y a cada uno de los **Docentes** de la facultad de agronomía y en especial a la escuela de Gestión Ambiental, que me brindaron sus conocimientos y la oportunidad para realizarme profesionalmente.
- A los señores conductores de la **Empresa Fast Mototaxi**, a los de la **Asociación Mototaxi Cívico** por dedicarme un tiempo en su ajetreado día laboral, por su colaboración y ganas de realzar sus conocimientos con el proyecto.
- A **Paul Anderson Navas Chávez**, por darme buenas ideas en mi proyecto, por su apoyo y sobre todo por brindarme su amor incondicional.
- A **Mirza Gonzales Flores**, por ser como una madre para mí y estar dándome su apoyo en todo momento. Y darme la idea de cómo hacer mis tachitos.
- A todas aquellas personas que de alguna u otra manera contribuyeron para la ejecución y culminación de este proyecto, que no se me viene a la mente, muchas gracias, con su aporte en este proyecto.

INDICE GENERAL

	Pág.
INTRODUCCION	10
CAPITULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	13
1.1 PROBLEMA, HIPOTESIS Y VARIABLE	13
1.1.1 Problema	13
1.1.2 Hipótesis	13
1.1.3 Identificación de Variables	13
➤ Variable Independiente	13
➤ Variable Dependiente	13
1.1.4 Operacionalización de las Variables	14
2.1 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN	14
1.2.1 Objetivo General	14
1.2.2 Objetivos Específicos	14
3.1 FINALIDAD E IMPORTANCIA	15
1.3.1 Finalidad	15
1.3.2 Importancia	15
CAPITULO II: METODOLOGIA	16
2.1 MATERIALES	16
2.1.1 Ubicación del Área de Estudio	16
2.1.2 Clima	16
2.1.3 Vegetación	17
2.2 METODOS	17
2.2.1 Tipo de Investigación	18
2.2.2 Diseño de la Investigación	19
2.2.3 Recopilación de la Información	19
2.2.4 Población y Muestra	19
2.2.5 Estadística a emplear	20 21
CAPITULO III: REVISION DE LA LITERATURA	21 22
3.1 MARCO TEORICO	21 22
3.2 MARCO CONCEPTUAL	30
CAPITULO IV: ANALISIS Y PRESENTACION DE LOS RESULTADOS	44
4.1 DIAGNÓSTICO DE LA POBLACIÓN EN ESTUDIO	44
4.1.1 Caracterización del Grupo de Muestra	44

4.1.2 Conocimiento sobre su Vehículo	51
4.1.3 Conocimiento sobre el manejo y mantenimiento de su Vehículo	57
4.1.4 Uso Eficiente y Racional del Recurso.....	66
4.2 PROCESO DE DESARROLLO DE CAPACIDADES EN LA APLICACIÓN Y EVALUACIÓN DEL PLAN DE CAPACITACIÓN SEGÚN LA ESTRUCTURA DISEÑADA PARA LOGRAR EL FORTALECIMIENTO DE LAS CAPACIDADES EN LOS TEMAS DESARROLLADOS.....	69
4.2.1 Conocimiento e importancia de la Biodiversidad	69
4.2.2 Impacto de la actividad de transporte de Mototaxi.....	71
4.2.3 Daños causados por Contaminantes.....	73
4.3 APLICACIÓN DE LA ESCALA DE LIKERT PARA MEDIR EL CAMBIO DE ACTITUD EN REFERENCIA A LAS CAPACIDADES DESARROLLADAS	75
4.3.1 Conocimiento e Importancia de la Biodiversidad	75
4.3.2 Impacto de la Actividad de transporte de Mototaxi	76
4.3.3 Daños causados por Contaminantes.....	77
DISCUSIÓN	79
CAPITULO V: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	80
5.1 CONCLUSIONES.....	80
5.2 RECOMENDACIONES	81
REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS	82
ANEXOS.....	85

INDICE DE CUADROS

	Pág.
Cuadro N° 01. Participación de Género.....	44
Cuadro N° 02. Distribución del Grupo Etario.....	45
Cuadro N° 03. Grado de Instrucción de los Grupos Evaluados.....	46
Cuadro N° 04. Número de Personas que integran la Familia.....	47
Cuadro N° 05. Servicios en la Vivienda	47
Cuadro N° 06. Monto que paga por Agua.....	48
Cuadro N° 07. Monto que paga por Energía Eléctrica	49

Cuadro N° 08.	Monto que paga por Teléfono	49
Cuadro N° 09.	Monto que paga por Tv Cable	50
Cuadro N° 10.	Monto que paga por Internet	50
Cuadro N° 11.	Posesión de Vivienda.....	51
Cuadro N° 12.	Número de Vehículos que posee	52
Cuadro N° 13.	Tipos de Vehículos.....	52
Cuadro N° 14.	Número de Motos que posee un Conductor	53
Cuadro N° 15.	Número de Moto taxis que posee un Conductor.....	53
Cuadro N° 16.	Horas de Trabajo de un Conductor	54
Cuadro N° 17.	Monto a ganar por día el Conductor	55
Cuadro N° 18.	Otro tipo de Ingreso Económico	55
Cuadro N° 19.	Que otro Ingreso Económico.....	56
Cuadro N° 20.	Tiempo que la Movilidad está en circulación	56
Cuadro N° 21.	Marca de la Movilidad	57
Cuadro N° 22.	Tiempo que cambia el aceite de la Movilidad	58
Cuadro N° 23.	A qué se debe el cambio de aceite este tiempo	58
Cuadro N° 24.	Tiempo que realiza la bajada del Motor.....	59
Cuadro N° 25.	Tiempo que realiza el afinamiento del Motor	59
Cuadro N° 26.	Tiempo que realiza el Mantenimiento de la Movilidad	60
Cuadro N° 27.	Condiciones del Tubo de Escape.....	61
Cuadro N° 28.	Lugar de lavado y limpieza de la Movilidad	61
Cuadro N° 29.	Condiciones de la Movilidad.....	62
Cuadro N° 30.	Explicación de la condición de la Movilidad.....	62
Cuadro N° 31.	Material Inservible	63
Cuadro N° 32.	Produce Contaminación la Movilidad	63
Cuadro N° 33.	Explicación de la Contaminación.....	64
Cuadro N° 34.	Alternativas para mejorar la Problemática de Contaminación. 65	
Cuadro N° 35.	Disposición para aprender Temas Ambientales	65
Cuadro N° 36.	Participación en Actividad, Campaña de Contaminación.....	66
Cuadro N° 37.	Institución en la que participaron	66
Cuadro N° 38.	Charla uso eficiente y Racional de los Recursos Naturales....	67
Cuadro N° 39.	Institución en la que participó	67
Cuadro N° 40.	Capacitación sobre Conservación del Agua	68
Cuadro N° 41.	Institución que dio la Capacitación	68

Cuadro N° 42. Resultados Prueba de Entrada y Salida	69
Cuadro N° 43. Resultados Prueba de Entrada y Salida	71
Cuadro N° 44. Resultados Prueba de Entrada y Salida	73
Cuadro N° 45. Valores para la Capacidad 1	76
Cuadro N° 46. Valores para la Capacidad 2	77
Cuadro N° 47. Valores para la Capacidad 3	78

INDICE DE GRÁFICOS

	Pág.
Grafica N° 01. Asociación Mototaxi Cívico.....	70
Grafica N° 02. Empresa Fast Mototaxi	70
Grafica N° 03. Asociación Mototaxi Cívico.....	72
Grafica N° 04. Empresa Fast Mototaxi	72
Grafica N° 05. Asociación Mototaxi Cívico.....	74
Grafica N° 06. Empresa Fast Mototaxi	74
Gráfica N° 07. Escala Referencial de Likert.....	75
Gráfica N° 08. Escala Referencial de Likert.....	76
Gráfica N° 09. Escala Referencial de Likert.....	77

INDICE DE ANEXOS

	Pág.
ANEXO 01. Formato de Encuesta dirigido a los Conductores de Mototaxis..	86
ANEXO 02. Plan de Capacitación en la responsabilidad de la actitud.....	91
ANEXO 03. Diapositivas del proceso de Capacitación.....	98
ANEXO 04. Fotos tomadas durante el proceso de Capacitación	101

INDICE DE FOTOS

	Pág.
Foto 01: Raspado de los Tachitos de Basura.....	101
Foto 02: Pintado de los Tachitos de Basura.....	101
Foto 03: Evaluación Inicial a los Conductores de la Empresa Fast Mototaxi	102
Foto 04: Premios sorpresas para la Empresa Fast Mototaxi	102
Foto 05: Exposición a la Empresa Fast Mototaxi.....	103
Foto 06: Evaluación Final a los Conductores de la Empresa Fast.....	103
Foto 07: Ubicación y colocación del Tachito muestra en la Mototaxi de un conductor de la Empresa Fast Mototaxi	104
Foto 08: Ubicación y pegado del stiker muestra en el Mototaxi de un conductor de la Empresa Fast Mototaxi	104
Foto 09: Evaluación Inicial a los Conductores de la Empresa Fast Mototaxi	105
Foto 10: Exposición a la Asociación Mototaxi Cívico	105
Foto 11: Participación en la Capacitación por parte de los Conductores de La Asociación Mototaxi Cívico.....	106
Foto 12: Evaluación Final a los Conductores de la Asociación Mototaxi Cívico	106

INTRODUCCION

Desde un punto de vista, la calidad de la educación en nuestro país es deficiente por dos problemas claves, el primero, no aborda estratégicamente la formación personal, no piensa en diseñar un perfil del ciudadano peruano para los próximos años y reduce su actuar a tratar de "ilustrar" a la persona, sea desde las matemáticas hasta los buenos modales, independiente que ello le sirva para un actuar de forma deshonesto o excluyente; en segundo lugar, se encuentra atrapada en una escabrosidad de problemas vinculados, fundamentalmente, a la calidad de su gestión, la gestión educativa es el saber ejecutar la responsabilidad de organizar y dirigir los centros educativos, de organizar y dirigir a los docentes en el alcance de sus logros, sin embargo y quizás con mucha razón, apesar de su importancia, ella ocupa menos espacio de discusión que los dedicados a la calidad de la enseñanza de las matemáticas o el lenguaje debido, a que a pesar de la escabrosidad existente, los maestros quieren enseñar. **DEXTRE CH. José C., BALTIMORE, (2006).**

Siendo el primer paso a dar en relacionar los objetivos de la educación nacional con los de la Educación Ambiental para definir una orientación sobre su desarrollo. Basándonos que la educación nacional, concebida como el proceso formativo de ciudadanos para la sociedad peruana, es decir, para formar parte de un grupo humano integrado, con valores compartidos y un proyecto en común, debiendo la educación en nuestro país elevar la calidad del pensamiento de nuestra población, desarrollar su potencial saludable, atender la sed de ideales y valores hacia el bienestar colectivo que es inherente al ser humano. En tal sentido debemos dar

prioridad a la educación como proceso formativo de una cultura personal, donde los deterioros de la corrupción, de la exclusión, y del autoritarismo hayan sido desterrados. La educación es responsable de enseñarle al niño, al joven o al adulto a conocerse a sí mismo y a conocer su entorno, a reconocerse en los otros y en la naturaleza, a reconocer que su autonomía es también interrelación, y en este proceso educativo crear un hombre nuevo. **DEXTRE CH. José C., BALTIMORE, (2006).**

Si bien es cierto el transporte de pasajeros y cargas está creciendo constantemente en nuestra comunidad. Es decir una realidad que da lugar al crecimiento continuo del transporte, especialmente por carretera. Esta situación implica que los impactos que ocasiona sobre el medio ambiente no sean sólo un problema de carácter local sino que trasciende al ámbito comunitario. Podemos considerar que los impactos que el transporte ocasiona sobre el medio ambiente son la contaminación atmosférica, la contaminación acústica, la generación de residuos, el vertido de aguas residuales, además de actividades con otro tipo de incidencia ambiental.

Esta problemática genera la necesidad de implementar un Programa de Sensibilización Ambiental (PSA) en los conductores de Mototaxi en nuestra Ciudad, en temas relacionados con la protección de los recursos naturales, disposición adecuada de residuos sólidos, importancia y protección de los cuerpos de agua, disminución de los niveles de ruido, así como otros aspectos que involucran su actividad económica. Se tratara de integrar la educación ambiental con la cultura propia de la comunidad en estudio.

En tal sentido el presente trabajo de investigación pretende implantar un PSA, que se pueda aplicar a diferentes grupos de conductores, que a futuro puedan comprometerse con el medio ambiente.

CAPITULO I

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1 PROBLEMA, HIPOTESIS Y VARIABLE

1.1.1 Problema

¿En qué medida la aplicabilidad de un programa de sensibilización ambiental en un grupo meta de conductores de Mototaxi, buscara comprometer el cambio de actitud en su compromiso con el ambiente de nuestra Ciudad?

1.1.2 Hipótesis

La aplicación de un programa de sensibilización ambiental en un grupo de conductores de Mototaxis de la ciudad de Iquitos, mejorara el cambio de actitud en su compromiso con el cuidado del ambiente de nuestra ciudad.

1.1.3 Identificación de las variables

➤ **Variable Independiente:**

X₁: Grupo de Mototaxistas de la ciudad de Iquitos.

➤ **Variables Dependientes:**

Y₁: Diagnostico socio – económico de la población meta.

Y₂: Caracterización del parque automotor.

Y₃: Plan de sensibilización ambiental.

Y₄: Evaluación cognitiva del nivel aprendido.

1.1.4 OPERACIONALIZACION DE LAS VARIABLES

VARIABLES INDEPENDIENTE	INDICADORES	INDICES
GRUPO DE CONDUCTORES MOTOTAXIS	Programa de sensibilización Ambiental	<ul style="list-style-type: none"> • Toma de responsabilidad y cambio de actitud con respecto a los temas tratados en las charlas.

VARIABLES DEPENDIENTE	INDICADORES	INDICES
Y1. Diagnóstico socio económico.	<ul style="list-style-type: none"> • Número de conductores por asociación de mototaxistas. • Número de asociaciones de Mototaxista. 	<ul style="list-style-type: none"> • De 1 a 10. • De 10 a 20. • De 20 a más. • Uno. • Dos. • Tres.
Y2. Caracterización parque Automotor	<ul style="list-style-type: none"> • Encuesta sobre el conocimiento de los repuestos de sus Mototaxi. 	<ul style="list-style-type: none"> • Conoce mucho. • Conoce poco. • Conoce regular.
Y3. Plan de sensibilización	<ul style="list-style-type: none"> • Fuentes de información. • Trabajos prácticos grupales sobre sensibilización. 	<ul style="list-style-type: none"> • Impreso. • Oral. • Radial. • Televisiva. • Internet. • Ninguna.
Y4. Evaluación cognitiva	<ul style="list-style-type: none"> • Exámenes escritos. • Exámenes orales. • Encuesta sobre conocimientos de los conductores sobre los temas tratados. 	<ul style="list-style-type: none"> • De 01 a 20. • Muy bueno. • Bueno. • Regular. • Malo. • Muy malo.

1.2 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACION

1.2.1 Objetivo General

Incrementar las capacidades en tema ambiental de los Conductores de Mototaxis en los procesos de protección ambiental y los recursos naturales como fin de preservar el entorno y mejorar su calidad de vida.

1.2.2 Objetivos Específicos

- Informar, sensibilizar y fortalecer las capacidades en aspectos de responsabilidad ambiental en los conductores de Mototaxis.
- Integrar valores y actitudes de respeto ambiental.

- Generar una participación responsable y eficaz en la concepción y aplicación de las decisiones en beneficio del medio natural, social y cultural en el cual viven.
- Desarrollar una conciencia ética sobre la biodiversidad natural y la diversidad cultural para mejorar los comportamientos comunitarios.
- Desarrollar iniciativas propias para la protección de la biodiversidad.
- Fomentar la corresponsabilidad de los diversos actores, para la retroalimentación en temas ambientales en beneficio de la comunidad.

1.3 FINALIDAD E IMPORTANCIA

1.3.1 Finalidad

Proponer una alternativa de cambio mediante la implementación de un plan de sensibilización ambiental en la ciudad de Iquitos orientado de forma específica a Conductores de Mototaxis, buscando con fin de que internalicen los efectos de su actividad económica en el ecosistema urbano

1.3.2 Importancia

El presente trabajo de investigación busca a través de la sensibilización fomentar la responsabilidad ambiental en el grupo meta de trabajo, al cual se le dio la capacitación e información necesaria en temas propios de su actividad diaria y del nivel de importancia que su compromiso tiene que ver en el aspecto del cuidado de nuestro ambiente, sobre todo incidiendo en el ecosistema urbano.

CAPITULO II

METODOLOGIA

2.1 MATERIALES

2.1.1 Ubicación del área de estudio

El presente trabajo de investigación se desarrolló en dos puntos específicos dentro de la ciudad de Iquitos. El primer punto se desarrolló en la calle Yavarí con Condamine, en la instalación del Banco de la Nación, Distrito de Iquitos.

Con coordenadas **UTM: 9585845 N, 695109 E.**

El segundo punto se desarrolló en las instalaciones del Aeropuerto Francisco Secada Vignetta, Distrito de San Juan.

Con coordenadas **UTM: 9581363 N, 688491 E.**

CARACTERIZACION POLITICA

REGION: LORETO

PROVINCIA: MAYNAS

DISTRITO: IQUITOS-SANJ UAN

2.1.2 Clima

Iquitos experimenta un clima ecuatorial, a lo largo del año tiene precipitaciones constantes por lo que no hay una estación seca bien definida, y tiene temperaturas que van desde los 21°C a 33°C. Debido que las estaciones del año no son sensibles en la zona ecuatorial, Iquitos tiene exclusivamente dos estaciones. Tiene un lluvioso invierno, que llega en noviembre y termina en mayo, con marzo y abril tendiendo a incluir el clima más húmedo. El verano

ofrece un clima muy diferente. A pesar de que julio y agosto son los meses más secos, se mantienen algunos periodos de aguaceros. Iquitos también experimenta microclimas: la lluvia o garúa puede estar presente en algunas zonas de los distritos, mientras otros lugares de la ciudad se encuentran ligeramente nublados o despejados. El clima urbano es ligeramente más cálido que el clima natural, y estaría reflejado por la sensación térmica. También sufre un fenómeno urbano llamado isla de calor, donde el calor tiene una dificultad en disiparse en las horas nocturnas. <http://es.wikipedia.org/wiki/Iquitos>.

2.1.3 Vegetación

Su flora es muy variada con gran presencia de 850 especies, entre ellas palmeras y 22 especies de orquídeas, quienes aportan el atractivo forestal dentro del paisaje urbano de la ciudad. Iquitos cuenta con espaciosa áreas verdes, y la mayoría de los bosques ubicados en su área metropolitana están bajo su influencia política. Los bosques son unos de los elementos característicos de la cultura de Iquitos, respecto a su inherente simbolismo amazónico. Los bosques secundarios son los más predominantes en su Amazonía. Existen 45 especies de árboles maderables y gran número de árboles que no son maderables, las cuales conforman 140 m³ de hectárea de madera comercial. <http://es.wikipedia.org/wiki/Iquitos>.

2.2 METODOS

Para el desarrollo del proyecto se desarrolló el siguiente Plan de sensibilización, el cual conto con los siguientes pasos:

a) Fase de motivación. Se desarrolló para sensibilizar y lograr el compromiso y participación de la comunidad involucrada (Conductores de Mototaxis),

preocupada por las problemáticas ambientales e interesada por generar cambios en su conducta.

- b) Fase de reflexión.** El propósito de esta fase fue analizar la filosofía ambiental de la comunidad meta, así como su grado de coherencia con la acción individual y colectiva de sus miembros y su congruencia con los principios de la sostenibilidad. Se analizó qué valores, actitudes, normas o comportamientos - con relación al cuidado del ambiente internalizan en su diario trabajar.
- c) Fase de diagnosis.** Durante la realización de las Jornadas de capacitación por el Medio Ambiente los participantes buscan detectar qué problemáticas ambientales tiene o genera su actividad económica, laboral. Se trata de evaluar qué, cómo y dónde trabaja y como este afecta al lugar donde se vive.
- d) Fase de acción.** Una vez realizado el diagnóstico, se priorizo los problemas más urgentes, se estudian y se propone posibles soluciones. Finalmente se formaliza y desarrolla un plan de sensibilización.
- e) Fase de seguimiento y evaluación de los cambios.** La formulación del plan de sensibilización incluye un proceso de evaluación para detectar las debilidades y determinar hasta dónde se han alcanzado los objetivos formulados en el plan.

2.2.1 Tipo de investigación

La evaluación se realizó con un enfoque de carácter participativo, a través de entrevistas a los miembros de los grupos de Mototaxistas integrantes de la muestra a evaluar.

En la metodología que se empleó para ejecutar el presente estudio se consideró los aspectos de diseño de las encuestas, así como la estructura y el tamaño de la muestra utilizada. En esta fase también se consideró entrevistas no estructuradas es decir preguntas abiertas de múltiples criterios y semi estructuradas.

2.2.2 Diseño de la investigación

La presente Investigación del tipo no experimental, ya que sobre la base de los resultados obtenidos, no se generó procesos de comparación de aspectos relacionados a los objetivos del trabajo de investigación, en la que casos hipotéticos que generaron resultados fueron considerados como válidos a la obtención de resultados; la estadística de la muestra, basada en una estadística del tipo cualitativa no paramétrica, se representan en tablas de contingencia, tablas de distribución de frecuencia, medidas de tendencia central, gráficos, etc.

2.2.3 Recopilación de la información

La información del conocimiento y aprendizaje en los cambios de actitud de los conductores fueron adquiridos mediante videos, exposiciones, exámenes escritos.

2.2.4 Población y muestra

POBLACIÓN

Se trabajó con la Empresa Fast Mototaxi E.I.R.L. conformado por 15 conductores. Y la Asociación Mototaxi Cívico, conformado por 18 conductores.

MUESTRA

Para efectos del trabajo, se tomó como fuente de información las asociaciones de Mototaxistas existentes en la ciudad de Iquitos, a las cuales se realizó las entrevistas. Esto para obtener una información más detallada de las actividades que ellos realizan.

Se trabajó con el total de integrantes de las dos asociaciones de las cuales se tenga a bien seleccionar, siguiendo algunos parámetros para su selección como organización, años de creación (mínimo 03), número de unidades; para este caso, la muestra con la que se trabajó fue por conveniencia, ya que permitirá integrar dentro de la muestra a todo el grupo de individuos de las dos asociaciones con las que se trabajó.

Para el recojo de la información primaria se realizaron talleres participativos, se realizaron visitas in situ a las asociaciones con la finalidad de verificar la organización de las asociaciones entre otros aspectos.

Para la aplicación de las entrevistas, se tomó a las Asociaciones con las cuales se trabajó.

Se preparó una ficha de entrevista semi - estructurada, con preguntas dicotómicas y multi - respuestas, que para efectos de validar la encuesta se realizó una encuesta piloto de 3 repeticiones, para efectos de confiabilidad se someterá la encuesta a la prueba de Alfa Cronbach-1. Por ser una prueba que más se ajuste al trabajo de investigación. Para lo cual utiliza una distribución binomial, con una probabilidad del 0.5%.

Alfacronbach. -1.

$$\alpha = \frac{K}{K-1} \left[1 - \frac{\sum S_i^2}{S_T^2} \right]$$

2.2.5 Estadística a emplear

Se realizó un análisis mediante el uso de estadísticos no paramétricas como medidas de tendencia central y dispersión, tablas de frecuencia, pruebas de regresión y correlación lineal, tratándose de encontrar diferencias significativas, que nos permitan arribar a conclusiones valederas de las variables en estudio, y demostrar la validez de la hipótesis planteada en la investigación.

CAPITULO III
REVISION DE LA LITERATURA

3.1 MARCO TEORICO

-LEY GENERAL DE EDUCACIÓN N° 28044

TÍTULO I: FUNDAMENTOS Y DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 8°. Principios de la educación

La educación peruana tiene a la persona como centro y agente fundamental del proceso educativo. Se sustenta en los siguientes principios:

- a) La ética, que inspira una educación promotora de los valores de paz, solidaridad, justicia, libertad, honestidad, tolerancia, responsabilidad, trabajo, verdad y pleno respeto a las normas de convivencia; que fortalece la conciencia moral individual y hace posible una sociedad basada en el ejercicio permanente de la responsabilidad ciudadana.
- b) La conciencia ambiental, que motiva el respeto, cuidado y conservación del entorno natural como garantía para el desenvolvimiento de la vida.

CONCORDANCIAS:

Ley N° 28611 – Ley General del Ambiente, Capítulo 4; Art. 127; Art. 128.

Artículo 9°.- Fines de la educación peruana

Son fines de la educación peruana:

- a) Contribuir a formar una sociedad democrática, solidaria, justa, inclusiva, próspera, tolerante y forjadora de una cultura de paz que afirme la identidad nacional sustentada en la diversidad cultural, étnica y lingüística, supere la pobreza e impulse el desarrollo sostenible del país y fomente la

integración latinoamericana teniendo en cuenta los retos de un mundo globalizado.

-DIRECTIVA N° 014-2007-DINECA-AEA

“DIRECTIVA NACIONAL DE EDUCACIÓN AMBIENTAL 2007”

1. FINALIDAD

Orientar el desarrollo de actividades en las instituciones educativas del sistema educativo que contribuyen a promover el desarrollo de capacidades, la formación de la conciencia ambiental y la educación para el desarrollo sostenible en la Educación Básica, la Educación Técnico Productiva y la Educación Superior no universitaria, en el marco de lo previsto en los Diseños Curriculares y las normas vigentes.

CONCORDANCIAS:

Ley N° 28611 – Ley General del Ambiente, Capítulo 4; Art. 127; Art. 128.

-POLITICA NACIONAL DEL AMBIENTE

Eje de política 3: gobernanza ambiental

CULTURA, EDUCACIÓN Y CIUDADANÍA AMBIENTAL LINEAMIENTOS DE POLITICA

- a) Fomentar una cultura y modos de vida compatibles con los principios de la sostenibilidad, los valores humanistas y andino-amazonicos, desplegando las capacidades creativas de los peruanos hacia el aprovechamiento sostenible y responsable de la diversidad natural y cultural.

b) Incluir en el sistema educativo, nacional el desarrollo de competencias en investigación e innovación, emprendimientos, participación, ecoeficiencia y buenas prácticas ciudadanas para valorar y gestionar sostenible y responsablemente nuestro patrimonio natural.

c) Fomentar la responsabilidad socio-ambiental y la ecoeficiencia por parte de personas, familias, empresas e instituciones así como la participación ciudadana en las decisiones públicas sobre la protección ambiental.

-**MESEGUER José (2009)**. Si en sentido estricto tratáramos de establecer el origen del surgimiento de la Educación Ambiental, tendríamos que remontarnos a las sociedades antiguas en donde se preparaba a los hombres en estrecha y armónica vinculación con su medio ambiente. Por otro lado si partimos del momento en que empieza a ser utilizado el término Educación Ambiental, situaríamos su origen a fines de la década de los años 60 y principios de los años 70, período en que se muestra más claramente una preocupación mundial por las graves condiciones ambientales en el mundo, por lo que se menciona que la educación ambiental es hija del deterioro ambiental.

-**APECO (1997)**. La Educación Ambiental surge en el mundo ante la necesidad de iniciar una reflexión sobre la consecuencia del uso desmedido de los recursos del planeta, en un proceso global de "desarrollo" que no toma en cuenta los impactos del desgaste y extinción progresiva de los recursos naturales de los que todos dependemos.

-**APECO (1999)**. Es a partir de una nueva perspectiva de desarrollo “sostenible” que se inician acciones para prevenir el desgaste acelerado de los recursos, bajo el principio rector de “aprovechar los recursos actuales, garantizando su persistencia para las futuras generaciones.

-**CÓRDOBA C. (1998)**, la educación ambiental es un proceso pedagógico dinámico y participativo, que busca despertar en la población una conciencia que le permita identificarse con la problemática Ambiental tanto a nivel mundial, como a nivel del medio donde vive; Busca identificar las relaciones de interacción e independencia que se dan entre el e medio Ambiente y el hombre, así como también se preocupa por promover una relación Armónica entre el medio natural y las actividades antropogénicas a través del desarrollo sostenible, todo esto con el fin de garantizar el sostenimiento y calidad de las generaciones actuales y futuras.

-**CÓRDOBA C. (1998)**, de acuerdo a la Carta de Belgrado, realizada en octubre de 1975, los Objetivos de la educación ambiental a nivel mundial son:

- Toma de conciencia.
- Conocimientos.
- Actitudes.
- Aptitudes.
- Capacidad de evaluación.

-**GONZALO CASTRO (2005)**, la Educación ambiental, es indispensable como un medio para vincular al joven con su país, pero por otro lado, es

indispensable por una razón generacional, la preservación del planeta, por medio de estas 2 perspectivas debemos formular el perfil de competencias y valores que la educación ambiental nacional, debe proveer.

-**MANUEL CASTELL (1996)**, el perfil de competencias que la educación peruana debiera lograr en sus ciudadanos a fin de que sean buenas personas para su sociedad y para el mundo son las siguientes:

- Reconocer el valor de la Diversidad Integrada en la naturaleza,
- Identificar las interrelaciones entre el medio ambiente global y el medio ambiente local.
- Identificar las oportunidades que genera la crisis ambiental para nuestros países, la economía ambiental.
- Construir una perspectiva evolucionista en su relación con el entorno.
- Identificar la relación de la naturaleza y la ciencia.

Estas competencias, pueden ser estructuradas en el plan de estudios con diferentes niveles de profundidad. Algunas de ellas pueden ser tratadas transversalmente en cursos de ciencias básicas, economía u otras ameritar talleres o cursos específicos. La creatividad del docente y los requerimientos y amplitud del Plan de Estudios general orientaran su estructuración.

-**MORANT S. CARMEN (2008)**, Uno de los principales problemas con los que nos enfrentamos en la actualidad es la contaminación, ya que produce los efectos más graves sobre la naturaleza. La contaminación es la introducción de cualquier sustancia en un medio en la que no se encuentra de forma habitual. En ocasiones, esta alteración no es nociva, pero en

muchos casos puede producir peligro o daño en el medio, apartándolo de su equilibrio natural. Además, al hablar de contaminación no sólo hemos de tener en cuenta los efectos inmediatos, sino también aquellos efectos a largo plazo.

-**MORANT S. CARMEN (2008)**. La contaminación atmosférica se debe a las emisiones que genera nuestra actividad cotidiana. Al usar la electricidad, los medios de transporte, plásticos, productos de limpieza, etc., estamos emitiendo directa o indirectamente sustancias contaminantes y tóxicas a la atmósfera.

-**MORANT S. CARMEN (2008)**. La contaminación del agua es el grado de impurificación que puede originar efectos adversos en la salud de un número representativo de personas durante periodos previsibles de tiempo. Podemos considerar que el agua está contaminada cuando no podemos emplearla para el fin que se le iba a dar, en general, cuando pierde su grado de potabilidad para el consumo, actividades domésticas, industriales o agrícolas.

-**MORANT S. CARMEN (2008)**. Las causas fundamentales de la contaminación acústica son, entre otras, el incremento de la cantidad de automóviles en las ciudades, las actividades industriales, las obras públicas y la construcción, los servicios de recogida de basura, las sirenas y alarmas, y las actividades recreativas.

El ruido urbano hace referencia al ruido ocasionado por automóviles, aviones, trenes y otras fuentes sonoras. Este tipo de ruidos perturban

distintas actividades como son la comunicación, el sueño, el descanso, la relajación, impidiendo la concentración y el aprendizaje y, lo que es peor, creando tensión y cansancio que pueden degenerar en enfermedades de tipo nervioso y cardiovascular.

La sensibilización medioambiental pretende aportar los conocimientos básicos sobre el medio que nos rodea para poder comprender como nuestra actividad cotidiana puede perjudicar al medio ambiente, el objetivo de sensibilización medioambiental es la educación orientada al respeto, la coordinación y colaboración entre empresas, organismos, partidos políticos y ciudadanos con la finalidad de minimizar y frenar el gran impacto ambiental al que está sometido el medio ambiental.

-**OPEPA (2000)**. en la educación ambiental, el papel o la herramienta más importante lo juega el educador, ponente o facilitador, que en definitiva tiene a cargo la enseñanza e inculcación como tal del tema, este actúa como posibilitador intelectual, afectiva y moral a los alumnos, que en este caso proporciona la información y valores ambientales necesarios para crear al receptor una conciencia ecológica, permitiendo de esta forma un cambio de actitudes negativas para el entorno a otras que permitan el desarrollo sostenible, que al final van llevar a cabalidad los objetivos de la educación ambiental.

-**TOBASURA (1997)**, es importante Tener en cuenta que la Educación Ambiental es un proceso que se basa tanto en la reflexión como en el análisis crítico permanente, mediante el cual un individuo y un grupo puede

llegar a apropiarse de su realidad al comprender de manera integral las relaciones que se presentan en sus dimensiones natural, cultural y social.

-**RED DE AUTORIDADES AMBIENTALES (2001)**, las técnicas más utilizadas en educación ambiental son:

✓ **Técnicas de Motivación:**

- Desarrollar las actividades en contacto directo con el medio, objeto o proceso destinatarios de la educación educativa.
- Alentar a la participación a través de juegos, uso de los sentidos toma de notas, datos y muestras.
- Hacer constante referencia a las experiencias de los alumnos.
- Usar una amplia variedad de recursos distintos.
- Utilizar el humor y promover los ambientes distendidos.

✓ **Técnicas de Sensibilización:**

En Sentido Físico

- Utilizar todas las facultades sensoriales del individuo, ya que éstas son las únicas capaces de percibir el entorno.
- Educar los distintos órganos sensoriales.

En Sentido Ético

- Llegar al espíritu del individuo para lograr que sea sensible como persona a los problemas ambientales. Tiene mucho que ver con la conciencia, con relacionar aquello que sabe con lo que siente.
- La afectividad y los aspectos emocionales deben ser desarrollados, ya que sobre una base emotiva y sensible nace la dedicación y el compromiso perdurable.

- http://www.sepe.es/contenido/empleo_formacion/formacion/formacion_para_el_empleo/formacion_profesional_para_el_empleo/modulo_sensibilizacion/pdf/Guia_Didactica_Modulo_sensibilizacion_ambiental.pdf

3.2 MARCO CONCEPTUAL

EDUCACIÓN AMBIENTAL

El concepto de educación ambiental se ha ido modificando con el paso del tiempo de la misma manera como ha ido evolucionando el concepto de ambiente.

La educación ambiental es un proceso que abarca toda la vida de las personas y que busca generar y/o fortalecer conocimientos, actitudes y acciones hacia el desarrollo sostenible.

La educación ambiental ayuda a que las personas y grupos sociales adquieran una mayor conciencia ambiental; la comprensión del ambiente en su totalidad y su interacción con el ser humano; además de desarrollar aptitudes para resolver problemas ambientales.

Entre las razones para trabajar la Educación Ambiental tenemos:

- Capacita a las personas para comprender como sus acciones pueden afectar a su entorno y su entorno a ellos.
- Propicia relaciones positivas y de respeto entre las personas y su ambiente.
- Trabaja valores como la participación y solidaridad, a través de acciones concretas que lleven a la construcción de una sociedad sostenible.
- Contribuye a la formación integral de las personas, al hacerlas capaz de evaluar y decidir entre toda la información que se le brinda, dándoles la oportunidad de ser críticos y capaces de decidir sobre sus vidas.

- Es una necesidad urgente que debe ser atendida de manera ordenada y sistemática por los docentes, quienes pueden contribuir a mejorar las condiciones ambientales de su institución educativa y comunidad, desde su práctica educativa. **Pérez Roxana, Hinojosa Patsy, Villar Libio, Paredes Flor, Aquije Elvira, Zavala Ana, Loyola Jeanette (2006).**

OBJETIVOS DE LA EDUCACIÓN AMBIENTAL

- **CONCIENCIACIÓN:** Ayudar a los grupos sociales y a los individuos a tomar conciencia del entorno global y de sus problemas, ayudarles a sensibilizarse en torno a estas cuestiones.
- **CONOCIMIENTOS:** Ayudar a los grupos sociales y a los individuos para que adquieran una experiencia y un conocimiento lo más amplio posible del entorno y sus problemas.
- **ACTITUD:** Ayudar a los individuos y grupos sociales a adquirir interés por el entorno, un sentido de los valores, y la motivación necesaria para participar activamente en la mejora y protección del entorno.
- **COMPETENCIA:** Ayudar a los individuos y grupos sociales a adquirir competencias necesarias para identificar y resolver los problemas del entorno.
- **PARTICIPACIÓN:** Dar oportunidad a cada individuo y grupo social de contribuir activamente, a todos los niveles, en la resolución de los problemas ambientales. **Meseguer José, Más David, Gil José, Hernández José, Guilabert Pedro (2009).**

PROPÓSITOS DE LA EDUCACIÓN AMBIENTAL

- Integrar el tema ambiental como parte de la vida diaria de la Institución Educativa.
- Promover la identificación de la comunidad educativa con los problemas ambientales de su entorno.
- Ayudar a la comunidad educativa a comprometerse en la solución y prevención de los problemas ambientales que tienen influencia directa sobre ellos.
- Promover el desarrollo de procesos participativos a fin de lograr el desarrollo de toda la comunidad.
- Estimular la formación de valores, que promuevan una eficiente solución de los problemas ambientales. **Meseguer José, Más David, Gil José, Hernández José, Guilabert Pedro (2009).**

PRINCIPIOS DE LA EDUCACIÓN AMBIENTAL

- Considera el medio ambiente como una realidad del contexto.
- Es considerada como un proceso continuo.
- Es holística (concepto filosófico que constituye la formación total del ser humano en su dimensión formal e informal).
- Es multidisciplinaria, es decir, integrada por todas las materias del saber y corrientes científicas.
- Debe enfatizar en la participación, en la prevención de problemas y en el trabajo de búsqueda de soluciones.
- Debe tener como base el pensamiento crítico e innovador en cualquier tiempo y lugar, en sus diferentes expresiones formal e informal, promoviendo la transformación y construcción de la sociedad.

- Es individual o colectiva y tiene el propósito de formar ciudadanos con conciencia local y global, acerca de los diferentes problemas ambientales.
- Es un derecho de todos y debe ser ejercida por todos.
- Debe integrar conocimientos, actitudes, aptitudes y valores, para convertir cada oportunidad de las experiencias educativas en un eje transformador de las sociedades hacia una compenetración amigable con el ambiente.
- Requiere la participación de los medios de comunicación y su compromiso en la defensa de una mejor calidad ambiental.
- Debe ser planteada para capacitar a las personas a trabajar conflictos de manera justa y humana.
- Debe ayudar a desarrollar una ética en la interacción con todas las formas de vida existentes en el planeta.
- Clasifica los problemas ambientales desde los puntos de vista locales, regionales, nacionales y mundiales.
- Divide las situaciones ambientales en pasadas, actuales y potenciales.

Varela M. Faustina. (2012).

ASPECTOS METODOLÓGICOS DE LA EDUCACIÓN AMBIENTAL

Ayudar a que las personas desarrollen su capacidad crítica y creativa para resolver problemas ambientales y tomar decisiones amigables con el ambiente es un reto constante para la Educación Ambiental. Frente a esta necesidad la Educación Ambiental plantea trabajar algunos aspectos metodológicos, entre los cuales tenemos:

- Vincular la Educación Ambiental con la realidad local (problemas ambientales), utilizando elementos y recursos de la comunidad.

- Trabajar la Educación Ambiental como un tema transversal en la currícula educativa, se trata de organizar los contenidos a trabajar de manera tal que puedan ser abordados desde las diferentes áreas de la currícula.
- Trabajar de manera interdisciplinaria con otras áreas, esto demandará un trabajo colectivo con el resto de docentes.
- Facilitar el aprendizaje basado en los conocimientos previos de los estudiantes.
- El aprendizaje debe basarse, en lo posible, en actividades novedosas y divertidas.

Pérez Roxana, Hinojosa Patsy, Villar Libio, Paredes Flor, Aquije Elvira, Zavala Ana, Loyola Jeanette (2006).

ESTRATEGIAS PARA LOGRAR UNA VERDADERA EDUCACION AMBIENTAL

- Formación y orientación de la opinión pública en el conocimiento y soluciones de los problemas ambientales.
- Capacitación de recursos humanos idóneos para la educación ambiental, decisiones administrativas y ejecución de políticas relacionadas con el ambiente.
- Promover investigaciones y desarrollo tecnológico compatibles con el ambiente.
- Establecer sistemas de administración pública y privada que demuestren capacidad en la práctica para controlar el desarrollo nocivo al ambiente.
- Estimular políticas de participación ciudadana en la ejecución de las obras de desarrollo que conlleve un impacto ambiental.

- Propiciar un sistema jurídico que contribuya a eliminar las prácticas negativas a un ambiente sano.
- Impulsar un sistema financiero que garantice los recursos económicos para el desarrollo de la educación ambiental formal y no formal. **Varela M. Faustina. (2012).**

TIPOS DE EDUCACION AMBIENTAL

Educación Ambiental Formal:

Se desarrolla dentro de la educación formal, trabajándolo de manera transversal en la currícula educativa. En el sistema educativo peruano tenemos el nivel especial, inicial, primario, secundario y superior. **Pérez Roxana, Hinojosa Patsy, Villar Libio, Paredes Flor, Aquije Elvira, Zavala Ana, Loyola Jeanette (2006).**

Práctica educativa formativa, Se desarrolla asociada a planes y programas de estudio. Se ajusta a lo establecido en la institución. Dirigida a una población específica. Transmite conocimientos, actitudes y valores hacia el medio ambiente. **MC. Chamorro Z. María; MC. Héctor V. Narave F. (2010).**

Educación Ambiental No Formal:

Se desarrolla en la comunidad, fuera del sistema educativo institucional y busca generar en todos los actores de la sociedad, conciencia ambiental sobre las realidades ambientales globales y locales, de modo que se logre promover acciones de cambio. **Pérez Roxana, Hinojosa Patsy, Villar Libio, Paredes Flor, Aquije Elvira, Zavala Ana, Loyola Jeanette (2006).**

Práctica educativa formativa, se imparte fuera de los sistemas escolares, no pretende derivar hacia aprendizajes reconocidos oficialmente, dirigidas a toda

la población, transmite conocimientos, actitudes y valores hacia el medio ambiente.

Objetivos de la Educación No Formal:

- Fomentar la participación e implicación en la toma de decisiones respecto a la educación no formal del medio ambiente, pasando de los pensamientos a la acción.
- Promover la cooperación y el diálogo entre individuos e instituciones.
- Promover diferentes maneras de ver las cosas; facilitar el intercambio de puntos de vista.
- Crear un estado de opinión.
- Preparar para los cambios.
- Estimular y apoyar la creación y el fortalecimiento de redes.
- Incorporar contenidos emergentes y progresistas con más rapidez que la educación ambiental formal.
- Posibilitar para la realización de transformaciones fundamentales.

MC. Chamorro Z. María; MC. Héctor V. Narave F. (2010).

Educación Ambiental Informal

Se desarrolla de manera amplia y masiva al público en general. Se busca fomentar comportamientos amigables con el ambiente. Este sirve de apoyo a procesos de gestión ambiental para lo cual se utilizan diversos medios de comunicación.

En la educación ambiental informal juegan un papel importante los medios de comunicación, las agencias publicitarias, las instituciones culturales y recreativas, la relación familiar y comunitaria y el conjunto de actividades desarrolladas en la vida cotidiana. Se desarrolla sin estructura curricular. No

presenta programas ni sistemas de evaluación. Los receptores no están conscientes de que toman parte de un fenómeno educativo. **Pérez Roxana, Hinojosa Patsy, Villar Libio, Paredes Flor, Aquije Elvira, Zavala Ana, Loyola Jeanette (2006).**

LA EDUCACIÓN AMBIENTAL EN EL PERÚ

La educación ambiental, además de ser una materia indispensable a incorporar en la visión humanista del alumno, es al mismo tiempo, una estrategia para comprometer al joven con su país. Porque, todos lo sabemos, nadie quiere lo que no conoce.

Si sólo a través de la educación se logra el desarrollo de un país, el principal objetivo de la educación peruana debe ser el formar líderes que demuestren su peruanidad en la única forma que nos enseñó Basadre, amar al Perú sintiendo su cuidado y futuro, como un deber personal.

Antonio Brack, nos dice “sin el Perú, el mundo sería pobre y famélico”. Nuestro país posee características absolutamente particulares y destacadas como espacio ecológico. Poseemos 84 de las 117 zonas de vida, 28 climas, que se inician desde 0 metros al nivel del mar hasta los 6,768m sobre este nivel. Somos el segundo país a nivel mundial con mayor cantidad de aves, poseemos 1811 especies de aves, que nos ubican en el segundo lugar a nivel mundial, de ellas 120 especies son aves oriundas de nuestro territorio. Los antiguos peruanos nos legaron a nosotros y al mundo 182 especies de plantas nativas domesticadas y 5 especies de animales domesticados, lo que demuestra un destacado pasado investigador del que no somos conscientes. Poseemos 4,400 especies de plantas nativas de uso conocido. Esto no nos debe extrañar, **Gonzalo Castro** nos hace ver que quizás no hay otro país

ubicado en el trópico, con una corriente de agua fría que baña casi toda su costa a un lado y una cordillera con glaciales, muy cerca, del otro lado. Esta heterogeneidad geográfica ha hecho florecer el maravilloso ecosistema que poseemos. Pero esta felicidad se puede convertir en el drama de ser un país con tan enorme responsabilidad y sin educación para ejercerla.

La Educación ambiental, repetimos, es indispensable entonces, como un medio para vincular al joven con su país, pero por otro lado, es indispensable por una razón generacional, la preservación del planeta, frase que no tiene nada de exagerada.

Es a través de estos dos objetivos que debemos formular el perfil de competencias y valores que la educación ambiental nacional, debe proveer.

Dextre CH. José C., Baltimore, (2006).

RED DE AUTORIDADES AMBIENTALES (2001), Manual de Buenas Prácticas Ambientales en la Familias profesionales: Los contenidos que se recogen en este manual adoptan un enfoque integrador y divulgativo, manteniendo un gran rigor científico y normativo. Es así como se consigue profundizar de una manera general en los comportamientos ambientales que deben observar los trabajadores, propiciando un cambio de actitudes en el desempeño de sus actividades profesionales.

RECURSOS MATERIALES UTILIZADOS

- **Herramientas y Utillajes:** Distintos tipos de llaves, gatos hidráulicos, destornilladores, carros de transporte, aparatos de megafonía, útiles de mecánica, electricidad y limpieza, extintores, etc.

- **Maquinarias y Equipos:** Motos, coches, autobuses, barcos, aviones, equipos de medición, equipos informáticos, grúas hidráulicas, compresores, generadores, carretillas elevadoras, cintas transportadoras, tacógrafos, etc.
- **Materias Primas y de Consumo:** Combustibles, agua, electricidad, líquidos refrigerantes, líquidos y pastillas de freno, baterías, productos de limpieza, material de transporte, aceites, materiales de repuesto y de oficina, etc.
- **Instalaciones y Otros:** Vía pública, espacio aéreo, aguas fluviales y marítimas, estaciones, aeropuertos, vía de ferrocarril, etc.

RESIDUOS QUE SE GENERAN

- **Residuos Peligrosos:** Son principalmente derivados de los componentes de motor, como aceites usados, grasas lubricantes, líquidos de freno, pastillas de freno, filtros de aceite, filtros de combustible, baterías, etc.
- **Orgánicos:** Se producen en poca cantidad. Son solo restos de cocinas y restos de comida de la tripulación y del transporte de pasajeros.
- **Vidrio:** Se producen también en menor cuantía. Son restos de envases de los productos consumidos por los pasajeros en los espacios dedicados a restauración.
- **Papel y Cartón:** Están formados por restos de los embalajes de las mercancías transportadas.
- **Residuos Urbanos de tipo voluminoso:** Se producen en gran cantidad, sobre todo en las operaciones de mantenimiento y en la gestión de los restos de medios de transporte en desuso, como coches, locomotoras, aviones o sus piezas, etc.

- http://www.magrama.gob.es/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/temas/red-de-autoridades-ambientales-raa/transportes_tcm7-15055.pdf.

RED DE AUTORIDADES AMBIENTALES (2001), Manual de Buenas Prácticas Ambientales en la Familias profesionales:

PRÁCTICAS AMBIENTALES INCORRECTAS

✓ Gestión de los Recursos:

- No realizar un mantenimiento periódico y correcto del medio de transporte.
- Elegir un medio de transporte poco adecuado al tipo de mercancía que se pretende desplazar.
- Sobrepasar la carga máxima recomendada para cada vehículo.
- Consumir excesivo combustible.
- Utilizar combustibles con plomo o motores sin catalizadores.
- Abuzar del consumo de agua en las operaciones de limpieza.
- Consumir de forma excesiva componentes fungibles en las operaciones de mantenimiento.

✓ Gestión de la Contaminación y los Residuos:

- Provocar emisiones atmosféricas de gases contaminantes debidas al mal funcionamiento de los motores.
- Generar contaminación por ruido.
- Verter líquidos de motor a la red de saneamiento general.
- Derramar líquidos peligrosos en el suelo, ya que produce la contaminación de este y de los acuíferos.

- Abandonar vehículos al final de su vida útil sin entregarlos a gestores autorizados.

✓ **Gestión del Espacio Ocupado:**

- Construir las líneas de comunicación en espacios de valor ecológico, produciendo la fragmentación de hábitats.

PRÁCTICAS AMBIENTALES CORRECTAS

✓ **Gestión de los Recursos Energía y Agua:**

- Realizar campañas de concienciación que eviten la conducción imprudente y fomentar la responsabilidad.
- Mantener una velocidad adecuada, ya que reduce el consumo de combustible.
- Realizar una gestión eficaz de la logística de distribución de pasajeros y mercancías.
- Realizar un buen mantenimiento de los transportes para evitar excesos en el consumo de combustible.
- No cargar los medios de transporte por encima del límite máximo establecido, puesto que supone un gasto energético innecesario.
- Comprobar la correcta alineación de las ruedas de los vehículos para evitar un exceso en el consumo de energía.
- Utilizar sistema de lavado en túnel en lugar de mangueras para asear los vehículos, puesto que se consume menos agua.

✓ **Gestión de los Recursos Consumo de Productos:**

- No comprar productos con muchos envases y embalajes.

- Adquirir vehículos teniendo en cuenta el medio ambiente (piezas reciclables, bajo consumo de combustible, baja emisión de gases, etc.). Estas características suelen estar acreditadas por las marcas.
- Utilizar piezas de recambio con las máximas garantías para que se reduzca el consumo de las mismas.
- Usar pinturas con base de agua, menos contaminantes que las que necesitan disolventes.
- Utilizar material que sean reciclables al final de su vida útil.
- Usar aceites, líquidos y pastillas de frenos, grasas lubricantes, etc. De buena calidad para aumentar la vida media de las piezas de recambio.
- Controlar los consumos de los distintos líquidos (frenos, combustible, refrigerante, aceites, etc.) para evitar fugas y optimizar los consumos.
- Cubrir con un toldo de lona los materiales transportados a granel para evitar pérdidas en el recorrido y la emisión de partículas contaminantes.

✓ **Gestión de la Contaminación y de los Residuos:**

- Separar los residuos desde el momento de su origen.
- Etiquetar y almacenar correctamente las sustancias peligrosas para evitar contaminaciones y accidentes.
- Utilizar gestores y transportistas autorizados para el manejo de los residuos producidos.
- Fomentar el reciclaje de residuos inorgánicos.
- Contemplar todas las medidas de seguridad necesarias en el transporte de mercancías peligrosas.
- No sobrepasar la carga máxima aceptada por los vehículos, ya que aumenta la emisión de contaminantes atmosféricos (humos de escape y

ruidos) y no permite un rendimiento óptimo de los motores. Controlar la emisión de gases.

- Evitar el uso de pinturas con aerosoles.
- En el caso de derrames de aceites lubricantes, evitar su limpieza con agua (un litro de aceite contamina diez mil de agua). Se ha de usar material absorbente, como el serrín. Posteriormente, éste se tratará como residuo peligroso.
- Realizar un buen mantenimiento de los motores para evitar los vertidos incontrolados de aceites y combustibles.

✓ **Gestión del espacio Ocupado:**

- Conocer el código de conducta de las tres R's, Reducir, Reutilizar y Reciclar.
 - Conocer, mediante un inventario, la cantidad producida y el circuito que sigue cada residuo desde el origen hasta el desecho final. Así será más fácil la reducción.
 - Poner en práctica un procedimiento para cada tipo de residuo.
 - Evitar arrojar basuras desde las cubiertas de los medios de transporte.
 - No abandonar los vehículos al final de su vida útil. Hay que entregarlos a un gestor autorizado.
 - Entregar a un gestor autorizado los restos de productos peligrosos procedentes del mantenimiento de los vehículos (grasas hidráulicas, aceites lubricantes, líquidos y pastillas de frenos, pinturas, etc.).
- ***http://www.magrama.gob.es/es/calidadyevaluacionambiental/tema/red-de-autoridades-ambientales-raa/transportes_tcm7-5055.pdf***

CAPITULO IV

ANALISIS Y PRESENTACION DE LOS RESULTADOS

Luego de haber concluido con el trabajo de campo, se realizó el análisis respectivo con los datos obtenidos, los cuales se presentan a continuación.

4.1 DIAGNÓSTICO DE LA POBLACIÓN EN ESTUDIO

4.1.1 Caracterización del grupo de muestra

4.1.1.1 Género:

En el Cuadro N° 01, se puede observar el Tipo de Genero identificado en los grupos de Mototaxistas, en ella se puede observar que ambas asociaciones no poseen conductoras mujeres por lo que no existe participación femenina en los grupos, obteniéndose el 54.55 % del total de participantes en la Asociación Mototaxi Cívico, seguido por la Empresa Fast Mototaxi que posee el 45.45% de la muestra en estudio, del total de 33 personas que son la muestra en estudio.

Cuadro N° 01. Participación de Género

GENERO	M	F
ASOCIACION MOTOTAXI CIVICO	54.55 %	0
EMPRESA FAST MOTOTAXI	45.45 %	0
TOTAL	100 %	0

Fuente: Tesis 2013

4.1.1.2 Grupo etario:

En el Cuadro N° 02, se observa la distribución de las edades en ambos grupos, en ella se puede observar que el rango de edad en grupo de Mototaxi Cívico esta entre los 48 a 57 años con el 24.24%, seguido con el 18.18% los

que se encuentran en el rango de 38 a 47 años, siendo importante detallar que el grupo de jóvenes es menor cerca del 3.03%; caso muy distinto en la asociación Fast Mototaxi donde el rango de edades de 18 a 37 años muestra un porcentaje del 30.30% en comparación a los mayores que representan 15.15%.

Esto genera ciertas potencialidades de renovación y sostenibilidad en los grupos ya que a futuro tendrán la vigencia de sus asociaciones.

Cuadro N° 02. Distribución del Grupo Etario

EDAD	MOTOTAXI CIVICO	FAST MOTOTAXI	TOTAL
18 - 27	3.03	12.12	15.15
28 - 37	3.03	18.18	21.21
38 - 47	18.18	9.09	27.27
48 - 57	24.24	6.06	30.30
58 - 67	6.06	0	6.06
TOTAL	54.55	45.45	100.00

Fuente: Tesis 2013

4.1.1.3 Grado de instrucción:

Conocer el grado de instrucción dentro de una población meta es importante ya que te permite planificar el tipo de programa a implementar, las forma del proceso de transferencia y el tipo de procesos de evaluación de capacidades; en el Cuadro N° 03. Se muestra el grado de instrucción encontrada en los dos grupos de Mototaxistas evaluados.

Cuadro N° 03. Grado de Instrucción de los Grupos Evaluados

GRADO DE INSTRUCCIÓN	MOTOTAXI CIVICO	FAST MOTOTAXI	TOTAL
INICIAL	0	0	0
PRIMARIA			
-COMPLETA	0	0	0
-INCOMPLETA	0	0	0
SECUNDARIA			
-COMPLETA	30.30	21.21	51.52
-INCOMPLETA	9.09	12.12	21.21
TECNICO			
-COMPLETA	0	6.06	6.06
-INCOMPLETA	3.03	0	3.03
UNIVERSITARIO			
-COMPLETA	0	0	0
-INCOMPLETA	12.12	6.06	18.18
TOTAL	54.55	45.45	100

Fuente: Tesis 2013

En el Cuadro N° 03, se observa que el 51.52% de ambos grupos posee secundaria completa, seguida del 21.2% que cuentan con secundaria incompleta, algo interesante es que dentro de ambos grupos se tiene el 18.2% posee educación universitaria pero incompleta, es decir que poseen cierto nivel de capacidades desarrolladas en base a su compromiso con el ambiente y la actividad que desarrollan.

4.1.1.4 Personas que integran la unidad familiar:

En el Cuadro N° 04, se observa que la composición familiar está dada entre 1 y 2 personas, con el 45.45% es decir, es la más común entre ambos grupos, y el menor porcentaje esta desde 7 a más personas con 6.1%. Estos resultados son importantes para indicar cuanto más una persona se debe esforzar en conducir su Mototaxi para poder solventar a su grupo familiar.

Cuadro N° 04. Número de Personas que Integran la Familia

PERSONAS QUE INTEGRAN SU FAMILIA	MOTOTAXI CIVICO		FAST MOTOTAXI		TOTAL
	M	F	M	F	
1 - 2	9.09	10.61	13.64	12.12	45.45
3 - 4	10.61	7.58	9.09	9.09	36.36
5 - 6	4.55	6.06	0	1.52	12.12
7 a más	3.03	3.03	0	0	6.06
TOTAL	27.27	27.27	22.73	22.73	100

Fuente: Tesis 2013

4.1.1.5 Que servicios tiene en su vivienda:

En el Cuadro N° 05, se observa los servicios que poseen en su vivienda los miembros de ambos grupos, observándose que poseen servicios de agua potable y energía eléctrica el mayor porcentaje con 23.13%, y siendo menor el servicio de internet con un 3.73%, en ambos grupos.

Es importante conocer estos resultados ya que son servicios que una persona cuenta en casa, siendo los servicios básicos más importantes como el agua potable y la energía eléctrica.

Cuadro N° 05. Servicios en la Vivienda

SERVICIOS EN SU VIVIENDA	MOTOTAXI CIVICO	FAST MOTOTAXI	TOTAL
AGUA POTABLE	11.94	11.19	23.13
ENERGIA ELECTRICA	11.94	11.19	23.13
TELEFONO	5.97	6.72	12.69
TV CABLE	5.97	8.96	14.93
INTERNET	2.24	1.49	3.73
DESAGUE	11.19	11.19	22.39
TOTAL	49.25	50.75	100

Fuente: Tesis 2013

Entre otros servicios, se puede observar que el 12.69% poseen teléfono, el 14.93% Televisión por cable, entre otros servicios.

4.1.1.6 Cuanto paga mensualmente por estos servicios:

Es importante conocer la cantidad que paga por los servicios que posee, de esta manera nos daremos cuenta si resulta o no ser un conductor, se quiere medir también cuan informada están las personas con estos servicios que tiende a pagar.

Cuadro N° 06. Monto que paga por Agua.

MONTO A PAGAR POR LOS SERVICIOS DE AGUA	MOTOTAXI CIVICO	FAST MOTOTAXI	TOTAL
15 - 24	12.12	9.09	21.21
25 - 34	30.30	18.18	48.48
35 - 44	6.06	9.09	15.15
45 - 54	3.03	3.03	6.06
55 a más	3.03	6.06	9.09
TOTAL	54.55	45.45	100

Fuente: Tesis 2013

En el Cuadro N° 06, se observa la distribución del monto más alto que paga por agua, en el caso de Mototaxi Cívico está entre 25 a 34 soles con el 30.30%, seguido con el 12.12% los que pagan de 15 a 24 soles. Caso similar en la Empresa Fast Mototaxi el monto más alto a pagar esta entre 25 a 34 soles con el 18.18%, seguido con el 9.09% están los que pagan de 15 a 24 y 35 a 44 soles que son iguales.

Cuadro N° 07. Monto que paga por Energía Eléctrica

MONTO A PAGAR POR LOS SERVICIOS DE ENERGIA ELECTRICA	MOTOTAXI CIVICO	FAST MOTOTAXI	TOTAL
5 -14	6.06	3.03	9.09
15 - 24	9.09	6.06	15.15
25 - 34	18.18	9.09	27.27
35 - 44	6.06	3.03	9.09
45 - 54	3.03	0.00	3.03
55 a más	12.12	24.24	36.36
TOTAL	54.55	45.45	100

Fuente: Tesis 2013

En el Cuadro N° 07, se observa la distribución del monto más alto que paga por energía eléctrica, en el caso de Mototaxi Cívico está entre 25 a 34 soles con el 18.18%, seguido con el 12.12% los que pagan de 55 a más soles. Caso distinto en la Empresa Fast Mototaxi el monto más alto a pagar esta entre 55 a más soles con el 24.24%, seguido con el 9.09% están los que pagan de 25 a 34 soles.

Cuadro N° 08. Monto que paga por Teléfono

MONTO A PAGAR POR LOS SERVICIOS DE TELEFONO	MOTOTAXI CIVICO	FAST MOTOTAXI	TOTAL
15 - 24	21.43	7.14	28.57
25 - 34	14.29	7.14	21.43
35 - 44	7.14	7.14	14.29
45 - 54	7.14	7.14	14.29
55 a más	0.00	21.43	21.43
TOTAL	50.00	50.00	100

Fuente: Tesis 2013

En el Cuadro N° 08, se observa la distribución del monto más alto que paga por teléfono, en el caso de Mototaxi Cívico está entre 15 a 24 soles con el 21.43%, seguido con el 14.29% los que pagan entre 25 a 34 soles. Caso distinto en la

empresa Fast Mototaxi el monto más alto a pagar esta entre 55 a más soles con el 21.43%, seguido con el 7.14% están los siguientes pagos.

Cuadro N° 09. Monto que paga por Tv Cable

MONTO A PAGAR POR LOS SERVICIOS DE TV CABLE	MOTOTAXI CIVICO	FAST MOTOTAXI	TOTAL
35 - 44	5.26	5.26	10.53
45 - 54	5.26	21.05	26.32
55 a más	26.32	36.84	63.16
TOTAL	36.84	63.16	100

Fuente: Tesis 2013

En el Cuadro N° 09, se observa la distribución del monto más alto que paga por tv cable, en el caso de Mototaxi Cívico esta de 55 a más soles con el 26.32%, seguido con el 5.26% los que pagan entre 35 a 44 soles y 45 a 54 soles. Caso similar en la Empresa Fast Mototaxi el monto más alto a pagar esta de 55 a más soles con el 36.84%, seguido con el 21.05% los que pagan entre 45 a 54 soles.

Cuadro N° 10. Monto que paga por Internet

MONTO A PAGAR POR LOS SERVICIOS DE INTERNET	MOTOTAXI CIVICO	FAST MOTOTAXI	TOTAL
25 - 34	33.33	0	33.33
35 - 44	0	0	0
45 - 54	0	0	0
55 a más	0	66.67	66.67
TOTAL	33.33	66.67	100

Fuente: Tesis 2013

En el Cuadro N° 10, se observa la distribución del monto más alto que paga por internet, en el caso de Mototaxi Cívico está entre 25 a 34 soles con el 33.33%,

siendo el único monto a pagar. Caso distinto en la empresa Fast Mototaxi el monto más alto a pagar esta de 55 a más soles con el 66.67%, siendo también el único monto a pagar.

4.1.1.7 Su vivienda es propia:

En el Cuadro N° 11, se observa que el 36.36% de la Asociación Mototaxi Cívico si cuenta con vivienda propia, y el 18.18% no. En la Empresa Fast Mototaxi el 27.27% si cuentan con vivienda propia y el 18.18% no igual que la otra asociación. Es decir que el total de ambos grupos que si cuentan con vivienda propia es de 63.64%, y 36.36% no. Es importante recalcar que las personas que no poseen casa propia son las que más se esfuerzan trabajando por día.

Cuadro N° 11. Posesión de Vivienda.

CUENTA CON VIVIENDA PROPIA	MOTOTAXI CIVICO	FAST MOTOTAXI	TOTAL
SI	36.36	27.27	63.64
NO	18.18	18.18	36.36
TOTAL	54.55	45.45	100

Fuente: Tesis 2013

4.1.2 Conocimiento sobre su vehículo

4.1.2.1 Posee en su hogar vehículo motorizado:

En el Cuadro N° 12, se observa que el 48.48% de conductores de la Asociación Mototaxi Cívico son propietarios de sus unidades, y el 6.06% no es propietario de sus unidades trabajando en alquiler. Mientras que en la Empresa Fast Mototaxi el 36.36% de conductores cuenta con vehículo propio y el 9.09% no. Como resultado general entre los dos grupos el 84.85% si cuenta con vehículo propio. Y el 15.15% no. Es decir estas personas son solo choferes y

por ende tiene que trabajar más para poder generar más ganancias, ya que debe al final de la jornada entregar dividendos al dueño de la unidad.

Cuadro N° 12. Número de Vehículos que posee

VEHICULO MOTORIZADO PROPIO	MOTOTAXI CIVICO	FAST MOTOTAXI	TOTAL
SI	48.48	36.36	84.85
NO	6.06	9.09	15.15
TOTAL	54.55	71.43	100.00

Fuente: Tesis 2013

4.1.2.2 Que tipo de vehículo posee:

En el Cuadro N° 13, se observa que en ambos grupos el 13.16% de conductores posee moto, el 86.84% posee Mototaxi y nadie posee automóvil. Es muy importante saber cuántas movilidades posee cada persona porque así sabremos por persona cuanto de recurso utiliza para su movilidad, los residuos que generan y la sobrepoblación de motos, mototaxis y automóviles en la ciudad.

Cuadro N° 13. Tipos de Vehículos.

TIPO DE VEHICULO QUE POSEE	MOTOTAXI CIVICO	FAST MOTOTAXI	TOTAL
MOTO	7.89	5.26	13.16
MOTO TAXI	47.37	39.47	86.84
AUTOMOVIL	0	0	0
TOTAL	55.26	44.74	100.00

Fuente: Tesis 2013

4.1.2.3 Cuántos vehículos posee:

En el Cuadro N° 14, se observa que en ambos grupos poseen de 1 a 2 motos con el 85.71%. Y siendo menor la Asociación Mototaxi Cívico con 3 a 4

motos por persona con un total de 14%. Y de 5 a más motos con un resultado de cero personas.

Cuadro N° 14. Número de Motos que posee un Conductor

CANTIDAD DE MOTOS QUE POSEE	MOTOTAXI CIVICO	FAST MOTOTAXI	TOTAL
1 - 2	42.86	42.86	85.71
3 - 4	14	0	14
5 a más	0	0	0
TOTAL	57.14	42.86	100

Fuente: Tesis 2013

Cuadro N° 15. Número de Mototaxis que posee un Conductor

CANTIDAD DE MOTOTAXI QUE POSEE	MOTOTAXI CIVICO	FAST MOTOTAXI	TOTAL
1 - 2	53.57	42.86	96.43
3 - 4	0	4	4
5 a más	0	0	0
TOTAL	53.57	46.86	100

Fuente: Tesis 2013

En el Cuadro N° 15, se observa que en ambos grupos poseen de 1 a 2 motos siendo mayor, con un total de 96.43%. Y siendo menor la Asociación Fast Mototaxi con 3 a 4 motos por persona con un total de 4%. Y de 5 a más motos con un resultado de cero personas.

4.1.2.4 Cuántas horas trabaja diariamente:

En el Cuadro N° 16, se observa que en la Asociación Mototaxi Cívico el 27.27% de conductores trabajan de 9 a más horas por día. Seguido del 15.15% que trabajan de 7 a 8 horas por día. Siendo la de menor hora de 3 a 4 con el 3.03%. En el caso de la Empresa Fast Mototaxi el 36.36% de conductores



084

trabajan de 9 a más horas por día. Seguido del 6.06% que trabajan de 7 a 8 horas por día. Siendo la de menor hora igual al otro grupo.

De acuerdo a los resultados nos indican que el 63.64% conductores trabajan de 9 a más horas, es decir que un conductor trabaja todo el día por ende es muestra que esta persona muestra muchos indicios de cansancio y estrés, que es importante porque muchas veces esto ocasionan accidentes.

Cuadro N° 16. Horas de Trabajo de un Conductor

HORAS DE TRABAJO DE UN CONDUCTOR	MOTOTAXI CIVICO	FAST MOTOTAXI	TOTAL
1 - 2	0	0	0
3 - 4	3.03	0	3.03
5 - 6	9.09	3.03	12.12
7 - 8	15.15	6.06	21.21
9 a más	27.27	36.36	63.64
TOTAL	54.55	45.45	100

Fuente: Tesis 2013

4.1.2.5 Monto que gana por día un conductor:

En el Cuadro N° 17, se observa que en la Asociación Mototaxi Cívico el 30.30% de conductores gana de 40 a 49 soles por día. Seguido del 9.09% que están entre 30 a 39 y de 50 a 59 que gana por día. En el caso de la Empresa Fast Mototaxi el 15.15% de conductores gana de 80 a más por día. Seguido del 12.12% que esta entre 60 a 69 que gana por día. Es decir que la Empresa Fast Mototaxi gana más por día, ya que sus carreras son más largas.

Cuadro N° 17. Monto a ganar por día el Conductor

GANANCIA POR DIA	MOTOTAXI CIVICO	FAST MOTOTAXI	TOTAL
20 - 29	3.03	3.03	6.06
30 - 39	9.09	0	9.09
40 - 49	30.30	3.03	33.33
50 - 59	9.09	3.03	12.12
60 - 69	3.03	12.12	15.15
70 - 79	0	9.09	9.09
80 a más	0	15.15	15.15
TOTAL	54.55	45.45	100

Fuente: Tesis 2013

4.1.2.6 Cuenta con algún otro tipo de ingreso económico a parte del mototaxi:

En el Cuadro N° 18, se observa que el 72.73% de ambos grupos no cuenta con otro ingreso económico, y el 27.27% sí.

Cuadro N° 18. Otro tipo de Ingreso Económico

OTRO TIPO DE INGRESO ECONOMICO A PARTE DEL MOTOTAXI	MOTOTAXI CIVICO	FAST MOTOTAXI	TOTAL
SI	9.09	18.18	27.27
NO	45.45	27.27	72.73
TOTAL	54.55	45.45	100

Fuente: Tesis 2013

En el Cuadro N° 19, se observa que la Asociación Mototaxi Cívico el 11.11% de conductores el ingreso económico a parte del Mototaxi trabaja en una empresa y acreedor de dinero. En la Empresa Fast Mototaxi el 44.44% tiene bodega y vende queso. Ambos grupos son pensionistas del estado con el 22.22%.

Cuadro N° 19. Que otro Ingreso Económico

CON QUE OTRO INGRESO CUENTA	MOTOTAXI CIVICO	FAST MOTOTAXI	TOTAL
TRABAJA EN UNA EMPRESA	11.11	0	11.11
ACREEDOR DE DINERO	11.11	0	11.11
PENSIONISTA DEL ESTADO	11.11	11.11	22.22
BODEGA	0	44.44	44.44
VENTA DE QUESO	0	11.11	11.11
TOTAL	33.33	66.66	100

Fuente: Tesis 2013

4.1.2.7 Cuánto tiempo tiene su movilidad:

En el Cuadro N° 20, se observa el tiempo que tiene la movilidad de la Asociación Mototaxi Cívico esta entre 1 a 9 años, con el 30.30%. Seguido del 15.15% que esta entre 10 a 19 años. Y algo curioso es que el 3.03% está entre 30 a más años. Un tiempo de circulación bastante antiguo. El tiempo que tiene la movilidad la Empresa Fast Mototaxi está entre 1 a 9 años con 36.36%, y el siguiente que esta entre menos de 1 año con el 9.09% es decir que en esta Empresa los Mototaxis están nuevos. Sin embargo por la antigüedad de la movilidad no quiere decir que estén en mal estado; muchas personas saben mantenerlo en perfectas condiciones, como también existen moviidades con menos tiempo pero que están en mal estado.

Cuadro N° 20. Tiempo que la Movilidad está en circulación

TIEMPO QUE TIENE SU MOVILIDAD	MOTOTAXI CIVICO	FAST MOTOTAXI	TOTAL
MENOS DE UN AÑO	3.03	9.09	12.12
1 – 9	30.30	36.36	66.67
10 – 19	15.15	0	15.15
20 – 29	3.03	0	3.03
30 a más	3.03	0	3.03
TOTAL	54.55	45.45	100

Fuente: Tesis 2013

4.1.2.8 Cuál es la marca de su movilidad:

En el Cuadro N° 21, se observa que en ambos grupos la marca más popular de movilidad es HONDA con el 63.63%, siguiendo la ZONGSHEN con el 12.12%, siendo las menos populares la LIFAN y CARTER con el 6.06%, la KUMOTO, MAVISA, MAVILA Y VELOREX con el 3.03%.

Cuadro N° 21. Marca de la Movilidad

MARCA DE SU MOVILIDAD	MOTOTAXI CIVICO	FAST MOTOTAXI	TOTAL
HONDA	39.39	24.24	63.63
KUMOTO	3.03	0	3.03
LIFAN	3.03	3.03	6.06
ZONGSHEN	6.06	6.06	12.12
MAVISA	3.03	0	3.03
MAVILA	0	3.03	3.03
CARTER	0	6.06	6.06
VELOREX	0	3.03	3.03
TOTAL	54.55	45.45	100

Fuente: Tesis 2013

4.1.3 Conocimiento sobre el manejo y mantenimiento de su vehículo.

4.1.3.1 Cada cuánto tiempo cambia el aceite de su movilidad:

En el Cuadro N° 22, se observa que en ambos grupos el 78.79% cambia su aceite de 7 a 14 días, y el 15.15% de 15 a 22 días, y solo en la Asociación Mototaxi Cívico el 6.06% cambia de 23 a más días. Siendo lo más recomendable el cambio semanal, si la movilidad está en constante correteo. Por ende la Asociación Mototaxi Cívico cumple con el requisito ya que cambia su aceite de 7 a 14 días con el 42.42%, ya que estas movilidades andan todo el día.

Cuadro N° 22. Tiempo que cambia el aceite de la Movilidad

TIEMPO QUE CAMBIA EL ACEITE DE SU MOVILIDAD	MOTOTAXI CIVICO	FAST MOTOTAXI	TOTAL
7 – 14	42.42	36.36	78.79
15 – 22	6.06	9.09	15.15
23 a más	6.06	0	6.06
TOTAL	54.55	45.45	100

Fuente: Tesis 2013

En el Cuadro N° 23, se observa que en ambos grupos el 33.33% de conductores piensan que cambian su aceite este tiempo porque le da mejor funcionamiento y cuidado de la movilidad, el 27.27% piensan que es recomendable, el 18.18% trabaja prolongado es decir descansando, no le esfuerza mucho al motor. El cambio de aceite oportuno de la movilidad va hacer que el motor se mantenga.

Cuadro N° 23. A qué se debe el cambio de aceite este tiempo

AQUE SE DEBE EL CAMBIO EN ESTE TIEMPO	MOTOTAXI CIVICO	FAST MOTOTAXI	TOTAL
MEJOR FUNCIONAMIENTO Y CUIDADO DE LA UNIDAD	21.21	12.12	33.33
RECOMENDABLE	12.12	15.15	27.27
TRABAJO PROLONGADO	6.06	3.03	9.09
POCO TRABAJO	6.06	12.12	18.18
NO SABE/ NO OPINA	9.09	3.03	12.12
TOTAL	54.55	45.45	100

Fuente: Tesis 2013

4.1.3.2 Tiempo que realiza la media o bajada completa del motor:

En el Cuadro N° 24, se observa que la Asociación Mototaxi Cívico realiza la media bajada del motor de 1 a 2 años con el 27.27% siendo el mayor porcentaje. Seguido del 24.24% realiza en menos de 1 año, el 3.03% no sabe, no se acuerda. En la Empresa Fast Mototaxi el 18.18% realiza entre 1 a 2 años también siendo el mayor, seguido del 15.15% realiza en menos de 1 año, el 9.09% no sabe, no se acuerda, y el 3.03% realiza entre 3 a más años. Es

recomendable la media bajada cuando ya el motor está sonando mal antes que empiece a humear.

Cuadro N° 24. Tiempo que realiza la bajada del Motor

TIEMPO QUE REALIZA LA BAJADA DE SU MOTOR	MOTOTAXI CIVICO	FAST MOTOTAXI	TOTAL
MENOS DE UN AÑO	24.24	15.15	39.39
1 – 2	27.27	18.18	45.45
3 a más	0	3.03	3.03
NO SABE	3.03	9.09	12.12
TOTAL	54.55	45.45	100

Fuente: Tesis 2013

4.1.3.3 Tiempo que realiza el afinamiento del motor:

En el Cuadro N° 25, se observa que la Asociación Mototaxi Cívico el 33.33% realiza el afinamiento mensual, el 21.21% quincenal, tomando en cuenta que nadie realiza el afinamiento semanal. En la Empresa Fast Mototaxi el 30.30% lo realiza mensual, seguido del 12.12% que lo realiza quincenal, considerando que en esta Empresa el 3.03% lo realiza semanal. Es recomendable que un conductor realice el afinamiento cada 6 meses, si es posible mensual, como lo estipulan los conductores.

Cuadro N° 25. Tiempo que realiza el afinamiento del Motor

TIEMPO QUE REALIZA EL AFINAMIENTO	MOTOTAXI CIVICO	FAST MOTOTAXI	TOTAL
SEMANAL	0	3.03	3.03
QUINCENAL	21.21	12.12	33.33
MENSUAL	33.33	30.30	63.64
TOTAL	54.55	45.45	100

Fuente: Tesis 2013

4.1.3.4 Tiempo que realiza el mantenimiento de su movilidad:

En el Cuadro N° 26, se observa que la Asociación Mototaxi Cívico el 33.33% realiza el mantenimiento mensual, el 12.12% semanal, y el 9.09% quincenal. En la Empresa Fast Mototaxi el 27.27% lo realiza semanal, seguido del 18.18% que lo realiza mensual, considerando que en esta empresa nadie lo realiza quincenal. Es recomendable que un conductor realice el mantenimiento semanal, si es posible diario, como lo corroboran los conductores.

Cuadro N° 26. Tiempo que realiza el Mantenimiento de la Movilidad.

TIEMPO QUE REALIZA EL MANTENIMIENTO	MOTOTAXI CIVICO	FAST MOTOTAXI	TOTAL
SEMANTAL	12.12	27.27	39.39
QUINCENAL	9.09	0	9.09
MENSUAL	33.33	18.18	51.52
TOTAL	54.55	45.45	100

Fuente: Tesis 2013

4.1.3.5 Condiciones en la que esta el tubo de escape de su movilidad:

En el Cuadro N° 27, se observa que en la Asociación Mototaxi Cívico el 36.36% de conductores opinan que el tubo de escape está en buenas condiciones, el 18.18% dicen que esta regular, nadie opina que su tubo de escape está en malas condiciones. En la Empresa Fast Mototaxi el 30.30% opina que el tubo de escape está en buenas condiciones, el 12.12% dice que esta regular, y el 3.03% opina que está en malas condiciones. Es un punto muy importante el saber las condiciones del tubo de escape ya que nos va a permitir notar cuanta contaminación sonora emiten estas moviidades y cuan responsable es el conductor con el medio ambiente.

Cuadro N° 27. Condiciones del tubo de Escape

CONDICIONES DEL TUBO DE ESCAPE	MOTOTAXI CIVICO	FAST MOTOTAXI	TOTAL
MALO	0	3.03	3.03
REGULAR	18.18	12.12	30.30
BUENO	36.36	30.30	66.67
TOTAL	54.55	45.45	100

Fuente: Tesis 2013

4.1.3.6 Donde realiza el lavado y limpieza de su movilidad:

En el Cuadro N° 28, se observa que en ambos grupos el 48.48% de conductores realiza el lavado de su movilidad en los lavaderos populares, siendo el más frecuente en las casa con un 51.52%.

Cuadro N° 28. Lugar de lavado y limpieza de la Movilidad

LAVADO Y LIMPIEZA DEL VEHICULO	MOTOTAXI CIVICO	FAST MOTOTAXI	TOTAL
LAVADEROS	12.12	36.36	48.48
QUEBRADAS	0	0	0
RIOS	0	0	0
CASA	42.42	9.09	51.52
TOTAL	54.55	45.45	100

Fuente: Tesis 2013

4.1.3.7 Esta en buenas condiciones su movilidad:

En el Cuadro N° 29, se observa que el 48.48% de conductores de la Asociación Mototaxi Cívico opina que su movilidad si está en buenas condiciones, el 6.06% no. Mientras que en la empresa Fast Mototaxi el 45.45% de conductores opinan que su movilidad si está en buenas condiciones, y el 0% no. Como resultado general entre los 2 grupos el 93.94% opinan que si está en buenas condiciones. Es decir los conductores si tienen buenas herramientas de trabajo que si saben cuidar su movilidad y están aptos para circular.

Cuadro N° 29. Condiciones de la Movilidad

BUENAS CONDICIONES DE SU MOVILIDAD	MOTOTAXI CIVICO	FAST MOTOTAXI	TOTAL
SI	48.48	45.45	93.94
NO	6.06	0	6.06
TOTAL	54.55	45.45	100

Fuente: Tesis 2013

En el Cuadro N° 30, se observa que en ambos grupos el 51.52% de conductores piensan que su movilidad está en esta condición porque siempre está en mantenimiento, el 27.27% piensan que está en esta condición cambian de aceite constante mente, el 15.15% opinan que esta nueva, y solo en la Asociación Mototaxi Cívico el 6.06% opinan que su movilidad está en esta condición debido a que el motor es antiguo.

Cuadro N° 30. Explicación de la condición de la Movilidad

POR QUE ESTA EN ESTA CONDICION SU MOVILIDAD	MOTOTAXI CIVICO	FAST MOTOTAXI	TOTAL
ESTA NUEVA	12.12	3.03	15.15
CAMBIA DE ACEITE	12.12	15.15	27.27
EL MOTOR ES ANTIGUO	6.06	0	6.06
SIEMPRE ESTA EN MANTENIMIENTO	24.24	27.27	51.52
TOTAL	54.54	45.45	100

Fuente: Tesis 2013

4.1.3.8 Que hace con el material inservible producto de la actividad de su mototaxi:

En el Cuadro N° 31, se observa que en ambos grupos el 54.55% de conductores vende el material inservible, y el 6.06% guarda en su sala. Solo en la Asociación Mototaxi Cívico el 9.09% vota en el basurero

y el 3.03% guarda en su huerta. Es muy importante saber el fin que tienen los materiales que utilizan y que ya no le sirve.

Cuadro N° 31. Material Inservible

QUE HACE CON EL MATERIAL INSERVIBLE	MOTOTAXI CIVICO	FAST MOTOTAXI	TOTAL
VENDE	36.36	18.18	54.55
GUARDA EN LA HUERTA	3.03	0	3.03
GUARDA EN LA SALA	6.06	0	6.06
OTROS (BASURERO)	9.09	27.27	36.36
TOTAL	54.55	45.45	100

Fuente: Tesis 2013

4.1.3.9 Tiene conocimiento que su movilidad contamina el ambiente:

En el Cuadro N° 32, se observa que el 45.45% de conductores de la Asociación Mototaxi Cívico opina que su movilidad si contamina, el 9.09% manifiesta que no lo hace. Mientras que en la Empresa Fast Mototaxi solo el 45.45% de conductores opinan que su movilidad si contamina. Como resultado general entre los 2 grupos el 90.91% opinan que son concientes que su movilidad emite contaminantes al ambiente, Cabe destacar que los conductores si tienen conocimientos de contaminación.

Cuadro N° 32. Produce Contaminación la Movilidad

TIENE CONOCIMIENTO QUE SU MOVILIDAD PRODUCE CONTAMINACIÓN	MOTOTAXI CIVICO	FAST MOTOTAXI	TOTAL
SI	45.45	45.45	90.91
NO	9.09	0	9.09
TOTAL	54.55	45.45	100

Fuente: Tesis 2013

En el Cuadro N° 33, se observa que en ambos grupos el 23.33% de conductores piensan que su movilidad contamina por el ruido y humo, el 20% piensan que emiten contaminación del medio, el 13.33% opinan que contamina porque no está en buenas condiciones, y es malo para la salud, el 6.67% opinan que emiten gases contaminantes.

Cuadro N° 33. Explicación de la Contaminación

POR QUE CREE QUE PRODUCE CONTAMINACION	MOTOTAXI CIVICO	FAST MOTOTAXI	TOTAL
RUIDO	13.33	10	23.33
HUMO	10	13.33	23.33
NO ESTA EN BUENAS CONDICIONES	6.67	6.67	13.33
CONTAMINACION DEL MEDIO AMBIENTE	10	10	20
MALO PARA LA SALUD	6.67	6.67	13.33
GASES QUE EMITEN	3.33	3.33	6.67
TOTAL	50	50	100

Fuente: Tesis 2013

4.1.3.10 Que alternativas diarias para mejorar la problemática de contaminación:

En el Cuadro N° 34, se observa que en ambos grupos el 51.52% da como alternativa que todas las movilidades deben estar en mantenimiento constante, el 21.21% opina que debe haber autoridades competentes. En la Asociación Mototaxi Cívico el 12.12% opina que debe haber más difusión radial y tv, charlas educativas, el 3.03% opinan que deben usar gas en vez de gasolina, y el 6.06% no sabe, no opina. En la Empresa Fast Mototaxi el 3.03% opinan que las personas no deben subir a Mototaxis en malas condiciones, ya que contribuyen a que no arreglen sus movilidades, y no quemar la basura al aire libre, ni arrojarla a la calle.

Cuadro N° 34. Alternativas para mejorar la problemática de Contaminación

ALTERNATIVAS PARA MEJORAR LA PROBLEMÁTICA DE CONTAMINACIÓN	MOTOTAXI CIVICO	FAST MOTOTAXI	TOTAL
NO SUBIR A MOTOCAR EN MALAS CONDICIONES	0	3.03	3.03
NO QUEMAR AL AIRE LIBRE, NI ARROJAR BASURA A LA CALLE	0	3.03	3.03
MANTENIMIENTO CONSTANTE	18.18	33.33	51.52
DIFUSION RADIAL Y TV, CHARLAS EDUCATIVAS	12.12	0	12.12
AUTORIDADES COMPETENTES	15.15	6.06	21.21
USAR GAS	3.03	0	3.03
NO SABE, NO OPINA	6.06	0	6.06
TOTAL	54.55	45.45	100

Fuente: Tesis 2013

4.1.3.11 Estarías dispuesto a conocer y aprender sobre la conservación y uso eficiente de los recursos empleados en su movilidad:

En el Cuadro N° 35, se observa que en ambos grupos el 100% de conductores si está dispuesto a realzar sus conocimientos en conservación y uso eficiente de los recursos.

Cuadro N° 35. Disposición para aprender Temas Ambientales

ESTAS DISPUESTO A APRENDER SOBRE CONSERVACION Y USO EFICIENTE DE LOS RECURSOS	MOTOTAXI CIVICO	FAST MOTOTAXI	TOTAL
SI	54.55	45.45	100.00
NO	0	0	0
TOTAL	54.55	45.45	100

Fuente: Tesis 2013

4.1.4 Uso eficiente y racional del recurso

4.1.4.1 Participación en actividad, campaña de contaminación:

En el cuadro N° 36, se observa que el 57.58% de conductores de ambos grupos no participaron en actividades o campañas de contaminación. Y el 42.42% si participaron.

Cuadro N° 36. Participación en Actividad, campaña de Contaminación

HA PARTICIPADO EN ACTIVIDAD, CAMPAÑA DE CONTAMINACIÓN	MOTOTAXI CIVICO	FAST MOTOTAXI	TOTAL
SI	30.30	12.12	42.42
NO	24.24	33.33	57.58
TOTAL	54.55	45.45	100

Fuente: Tesis 2013

En el cuadro N° 37, se observa que en ambos grupos el 35.71% de conductores participaron en charlas dictados por el Gorel y el Municipio, y el 14.29% en charla de Petroperú. En la Asociación Mototaxi Cívico el 7.14% participaron en charla de cámara de comercio. Y en la Empresa Fast Mototaxi el 7.14% participo en charla por Es salud.

Cuadro N° 37. Institución en la que participaron

POR QUE INSTITUCION	MOTOTAXI CIVICO	FAST MOTOTAXI	TOTAL
GOREL	28.57	7.14	35.71
MUNICIPIOS	28.57	7.14	35.71
ES SALUD	0	7.14	7.14
PETROPERU	7.14	7.14	14.29
CAMARA DE COMERCIO	7.14	0	7.14
TOTAL	71.43	28.57	100

Fuente: Tesis 2013

4.1.4.2 Ha recibido charla sobre el uso eficiente y racional de los recursos naturales:

En el cuadro N° 38, se observa que el 69.70% de ambos grupos no participó sobre el uso eficiente y Racional de los Recursos Naturales, y el 30.30% si participó.

Cuadro N° 38. Charla uso eficiente y Racional de los Recursos Naturales

CHARLA SOBRE USO EFICIENTE Y RACIONAL DE LOS RECURSOS	MOTOTAXI CIVICO	FAST MOTOTAXI	TOTAL
SI	24.24	6.06	30.30
NO	30.30	39.39	69.70
TOTAL	54.55	45.45	100

Fuente: Tesis 2013

En el cuadro N° 39, se observa que en ambos grupos el 60% de conductores participaron en charlas dictados por los Municipios. En la Asociación Mototaxi Cívico el 10% participaron en charla por el profesor de colegio, personas capacitadas en el tema, y por la PNP. Y en la Empresa Fast Mototaxi el 10% participo en charla por Es salud.

Cuadro N° 39. Institución en la que participó

POR QUE INSTITUCION	MOTOTAXI CIVICO	FAST MOTOTAXI	TOTAL
MUNICIPIOS	50	10	60
ES SALUD	0	10	10
PROFESOR DE COLEGIO	10	0	10
PERSONAS CAPACITADAS EN EL TEMA	10	0	10
PNP	10	0	10
TOTAL	80	20	100

Fuente: Tesis 2013

4.1.4.3 Ha participado en curso de capacitación sobre conservación del agua:

En el cuadro N° 40, se observa que el 63.64% de ambos grupos no participaron en capacitación sobre conservación del agua, y el 36.36% si participó.

Cuadro N° 40. Capacitación sobre Conservación del Agua

CURSO DE CAPACITACION SOBRE CONSERVACION DEL AGUA	MOTOTAXI CIVICO	FAST MOTOTAXI	TOTAL
SI	21.21	15.15	36.36
NO	33.33	30.30	63.64
TOTAL	54.55	45.45	100

Fuente: Tesis 2013

En el cuadro N° 41, se observa que en ambos grupos el 33.34% de conductores participaron en capacitaciones dictados por los Municipios, el 16.66% dictado por Pluspetrol y Essalud. En la Asociación Mototaxi Cívico el 8.33% participaron en capacitaciones dictados por la Expoferia, Sedaloreto, ONGs. Y en la Empresa Fast Mototaxi el 8.33% participaron en capacitaciones dictados por el profesor de aula.

Cuadro N° 41. Institución que dio la Capacitación

POR QUE INSTITUCION	MOTOTAXI CIVICO	FAST MOTOTAXI	TOTAL
PROFESOR	0	8.33	8.33
PLUSPETROL	8.33	8.33	16.66
ES SALUD	8.33	8.33	16.66
MUNICIPIOS	16.67	16.67	33.34
EXPOFERIA	8.33	0	8.33
SEDALORETO	8.33	0	8.33
ONG	8.33	0	8.33
TOTAL	58	42	100

Fuente: Tesis 2013

4.2 PROCESO DE DESARROLLO DE CAPACIDADES EN LA APLICACIÓN Y EVALUACIÓN DEL PLAN DE CAPACITACIÓN SEGÚN LA ESTRUCTURA DISEÑADA PARA LOGRAR EL FORTALECIMIENTO DE LAS CAPACIDADES EN LOS TEMAS DESARROLLADOS.

En este proceso se desarrolló programa de capacitación en 3 capacidades: 1. Biodiversidad, 2. Impactos de la actividad y 3. Daños generados por esta actividad; los cuales se muestran a continuación:

4.2.1 Conocimiento e importancia de la biodiversidad

En el Cuadro N° 42 se muestra los resultados obtenidos antes de iniciar el proceso de evaluación (EE), y los resultados obtenidos luego del proceso de evaluación (ES), en ella podemos observar cierto grado de variabilidad en las respuestas de entrada y salida que fluctúan en base al 30%.

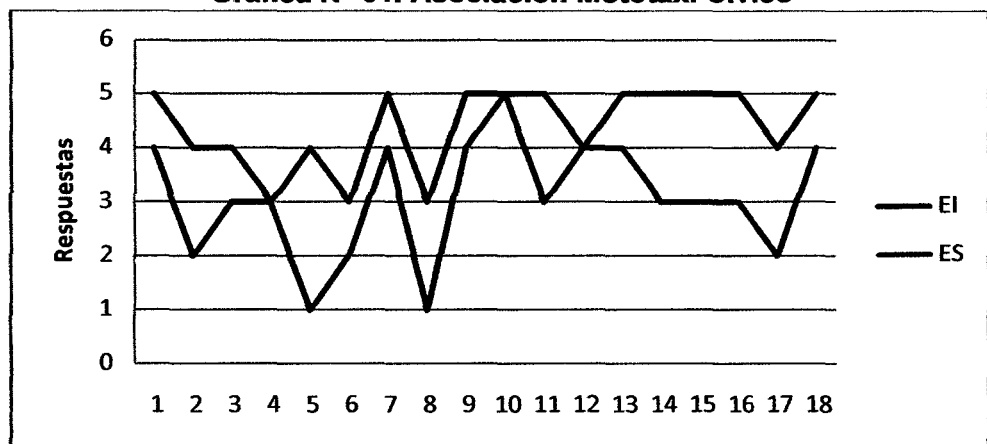
Cuadro N° 42. Resultados Prueba de Entrada y Salida

N°	Mototaxi cívico		Fast mototaxi	
	EI	ES	EI	ES
1	4	5	3	4
2	2	4	4	5
3	3	4	1	2
4	3	3	4	5
5	1	4	3	4
6	2	3	3	4
7	4	5	4	4
8	1	3	4	5
9	4	5	4	5
10	5	5	3	4
11	3	5	3	3
12	4	4	2	3
13	4	5	4	5
14	3	5	3	4
15	3	5	0	2
16	3	5		
17	2	4		
18	4	5		

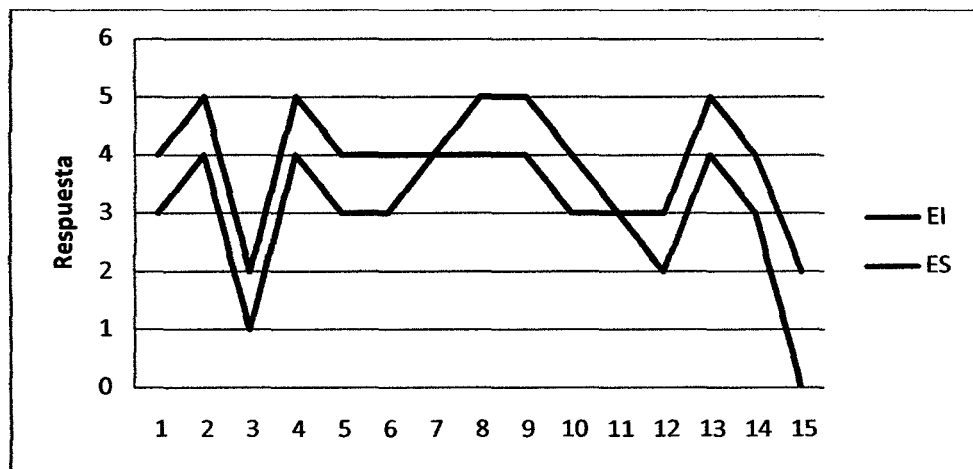
Fuente: Tesis 2013

En la grafica N° 01, se observa la Evaluación de Entrada (EE), que luego del proceso de evaluación tiende a incrementar el nivel de respuesta del capacitado, es decir que va a mejorar su nivel de conocimiento logrando dar una mejor respuesta a su prueba inicial, muy a pesar que como lo indicado en la línea base del grupo meta, estos grupos poseen capacidades ya desarrolladas por el grado de capacitaciones que han venido recibiendo de otras instituciones gubernamentales y privadas, esto nos permite ver como la respuesta de salida se incrementan.

Grafica N° 01. Asociación Mototaxi Cívico



Grafica N° 02. Empresa Fast Mototaxi



Igual Comportamiento se observa en la Empresa Fast Mototaxi, donde muy a pesar que deben conocer diferentes aspectos por su lugar de trabajo, el proceso de capacitación a mejorar su capacidad de respuesta.

4.2.2 Impacto de la actividad de transporte de mototaxis

En el Cuadro N° 43 se muestra los resultados obtenidos antes de iniciar el proceso de evaluación (EE), y los resultados obtenidos luego del proceso de evaluación (ES), en ella podemos observar cierto grado de variabilidad en las respuestas de entrada y salida que fluctúan en base al 55%.

Cuadro N° 43. Resultados Prueba de Entrada y Salida

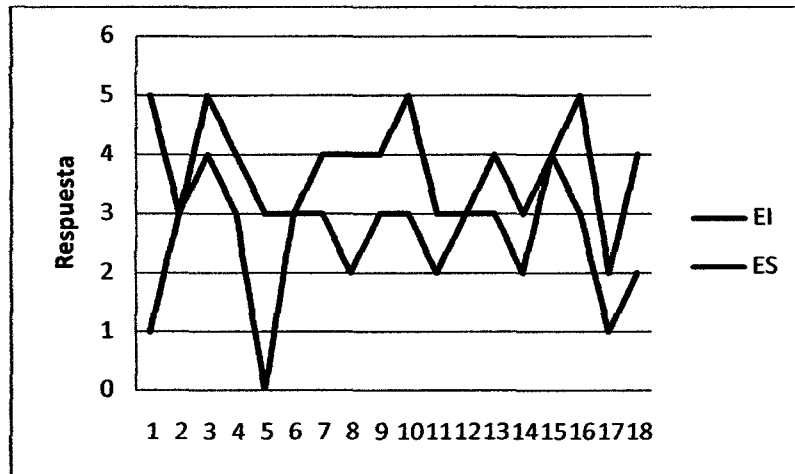
N°	Mototaxi cívico		Fast mototaxi	
	EI	ES	EI	ES
1	1	5	0	3
2	3	3	3	5
3	4	5	3	4
4	3	4	4	4
5	0	3	3	4
6	3	3	2	3
7	3	4	3	4
8	2	4	4	4
9	3	4	3	4
10	3	5	4	5
11	2	3	3	5
12	3	3	3	4
13	3	4	3	4
14	2	3	3	4
15	4	4	1	2
16	3	5		
17	1	2		
18	2	4		

Fuente: Tesis 2013

En la gráfica N° 03, se observa el comportamiento de las personas capacitadas en ambos grupos al inicio y a la salida del proceso de capacitación sobre el nivel de impacto que genera su actividad de trabajo sobre el ambiente y la

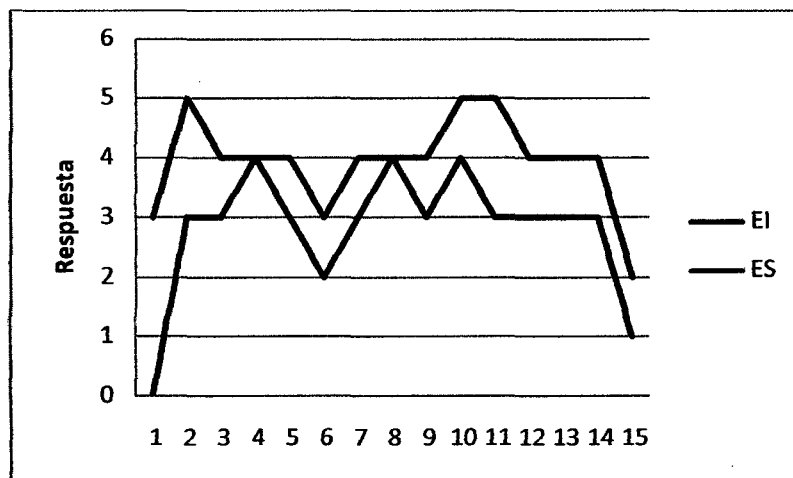
salud, en ella observamos que el nivel inicial de conocimiento no es bajo es regular y luego de la capacitación se vio un mayor nivel de conocimiento y entendimiento del tema.

Grafica N° 03. Asociación Mototaxi Cívico



Grafica N° 04. Empresa Fast Mototaxi

Comportamiento similar se observa en la Empresa Fast Mototaxi, donde muy a pesar que deben conocer diferentes aspectos que generan sus unidades de trabajo, el proceso de capacitación a mejorar su capacidad de respuesta.



4.2.3 Daños causados por contaminantes

En el Cuadro N° 44, se muestra los resultados obtenidos antes de iniciar el proceso de evaluación (EE), y los resultados obtenidos luego del proceso de evaluación (ES), en ella podemos observar cierto grado de variabilidad en las respuestas de entrada y salida que fluctúan en base al 45%.

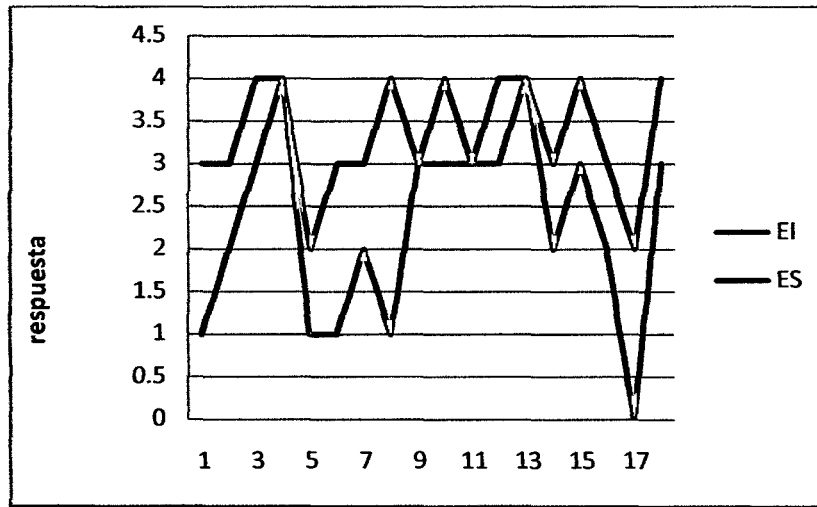
Cuadro N° 44. Resultados Prueba de Entrada y Salida

N°	Mototaxi cívico		Fast mototaxi	
	EI	ES	EI	ES
1	1	3	2	3
2	2	3	3	4
3	3	4	1	4
4	4	4	4	4
5	1	2	1	3
6	1	3	2	4
7	2	3	1	4
8	1	4	3	4
9	3	3	4	4
10	3	4	3	4
11	3	3	4	4
12	3	4	1	4
13	4	4	4	4
14	2	3	2	4
15	3	4	0	3
16	2	3		
17	0	2		
18	3	4		

Fuente: Tesis 2013

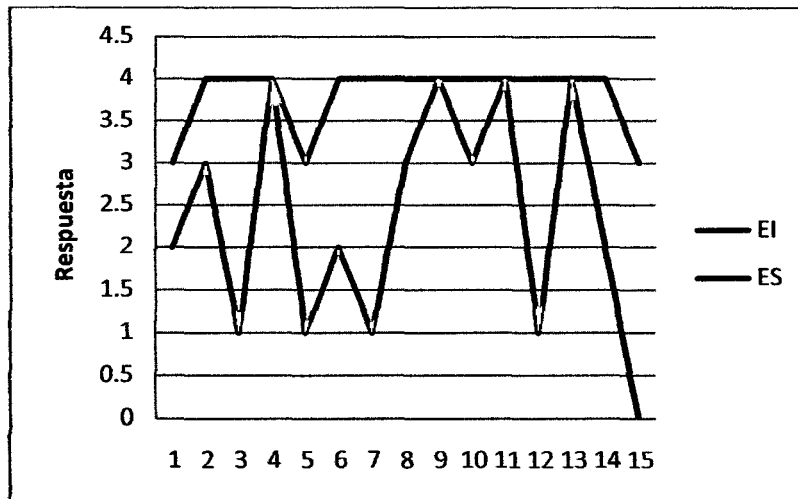
En la gráfica N° 05, se observa el comportamiento de las personas capacitadas en ambos grupos al inicio y a la salida del proceso de capacitación sobre el daño que producen los contaminantes sobre la salud, en ella observamos que el nivel inicial de conocimiento no es bajo es regular y luego de la capacitación se vio un mayor nivel de conocimiento y entendimiento del tema.

Grafica N° 05. Asociación Mototaxi Cívico



Grafica N° 06. Empresa Fast mototaxi.

Comportamiento similar se observa en la empresa Fast mototaxi, donde muy a pesar que deben conocer diferentes aspectos que generan sus unidades de trabajo, el proceso de capacitación a mejorar su capacidad de respuesta.



4.3 APLICACIÓN DE LA ESCALA DE LIKERT PARA MEDIR EL CAMBIO DE ACTITUD EN REFERENCIA A LAS CAPACIDADES DESARROLLADAS.

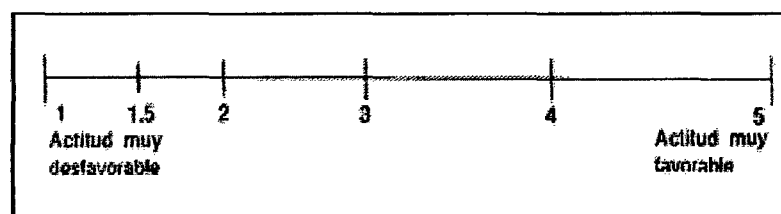
Luego de haber concluido con el proceso de capacitación con el desarrollo de las capacidades correspondientes, se sometieron estos resultados a la escala de Likert con el fin de poder observar el nivel de asimilación de lo aprendido y de cómo los dos grupos de Mototaxistas que participaron en el programa de capacitación lograron adquirir conocimientos necesarios para un mejor entendimiento de la responsabilidad que debe asumir de lo generado por su actividad en el ambiente.

4.3.1 Conocimiento e importancia de la biodiversidad

Capacidad 1. Desarrollado con la Asociación de Mototaxistas.

Conocer las funciones de la biodiversidad y su relación con el uso constante del hombre; Comprender las amenazas de la biodiversidad para los seres vivos; Comprender la importancia de la conservación y protección de la biodiversidad; Comprender el problema de la contaminación que produce el hombre en el medio ambiente y su solución como una actitud personal y social.

Gráfica N° 07. Escala Referencial de Likert



Cuadro N° 45. Valores para la Capacidad 1.

CAP. 1	ESCALA DE LIKERT
MOTOTAXI CIVICO	4.00
FAST MOTOTAXI	3.5

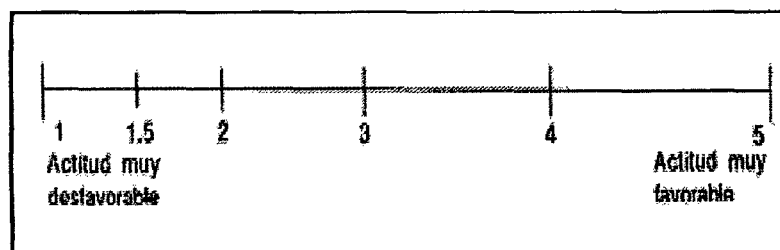
Fuente: Tesis 2013

Como se observa en el Cuadro N° 45, la actitud alcanzada por la Asociación Mototaxi Cívico aceptable, es decir, que existe un logro alcanzado en base al proceso de capacitación, mostrando en el caso de la Empresa Fast Mototaxi que existe una gran diferencia en los resultados, esto debe estar influenciado por el nivel de estudio, participación en procesos de capacitación y el interés de que tengan por internalizar estos aspectos en su vida diaria.

4.3.2 Impacto de la actividad de transporte de mototaxis

Capacidad 2. Desarrollado con la Asociación de Mototaxistas.

Conocer el impacto que causa la actividad de transporte de mototaxi en el medio ambiente, conocer los tipos de contaminantes que son emitidas por su movilidad, comprender que son los residuos y qué hacer con ellos. Comprender que hacer para mejorar estos problemas causados por ellos mismos.

Gráfica N° 08. Escala Referencial de Likert

Cuadro N° 46. Valores para la Capacidad 2.

CAP. 2	ESCALA DE LIKERT
MOTOTAXI CIVICO	4.00
FAST MOTOTAXI	4.00

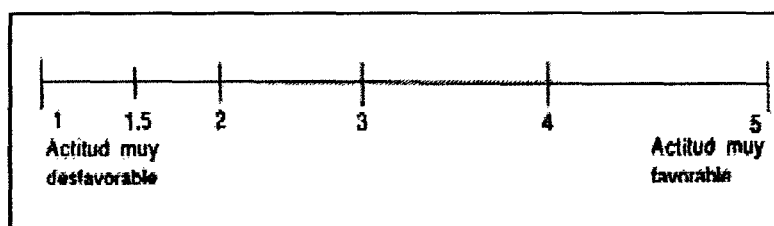
Fuente: Tesis 2013

Como se observa en el Cuadro N° 46, la actitud alcanzada por ambos grupos es favorable, es decir que existe un logro alcanzado en base al proceso de capacitación, esto se debe a que ambos grupos tuvieron el interés en la capacitación esto les permitió poder ejercer un mejor criterio en relación al impacto que sus actividad ocasiona al medio ambiente.

4.3.3 Daños causados por contaminantes

Capacidad 3. Desarrollado con la Asociación de Mototaxistas.

Conocer sobre los daños que causan a la salud los contaminantes (ruido, gases, visual, etc.), emitidos por los mototaxis, reconocer los síntomas y comprender a los peligros que están expuestos los conductores.

Gráfica N° 09. Escala Referencial de Likert

Cuadro N° 47, Valores para la Capacidad 3

CAP. 3	ESCALA DE LIKERT
MOTOTAXI CIVICO	4.00
FAST MOTOTAXI	4.00

Fuente: Tesis 2013

Como se observa en el Cuadro N° 47, muestra similitud en referencia a los logros obtenidos en la capacidad 2, la actitud alcanzada por ambos grupos es favorable, es decir que existe un logro alcanzado en base al proceso de capacitación, esto se debe a que ambos grupos mostraron que la capacitación les permitió poder ejercer un mejor criterio en relación a los daños causados por sus actividad.

DISCUSIÓN

- De lo obtenido en el presente trabajo, Se observa una actitud favorable, para ambas asociaciones.
- Comparando con el trabajo de investigación sobre **“Implementación de un Programa de Educación Ambiental en la Conservación y uso eficiente del Agua en el Centro Educativo N° 60054 Silfo Alvan del Castillo 4° Y 5° grado del Nivel Primario” de la Bachiller Priscila Milagros del Águila Manrique**, obtuvo una actitud muy favorable obteniendo un puntaje mayor de 4.8, en comparación con la presente tesis se observa una actitud favorable con un puntaje de 4.
- Esto se debe a lo influenciado por el nivel de estudio, participación en procesos de capacitación, el interés de que tengan por internalizar estos aspectos en su vida diaria, también puede deberse al tiempo que se tuvo para las capacitaciones, y es más complicado trabajar con personas adultas.
- Pero aun así con las dificultades se puede notar que los conductores si tienen el interés de realzar sus conocimientos con estos temas que hoy en día son muy tratados, de seguir realizando capacitaciones, talleres, cursos, etc. Estas personas podrían contribuir bastante, con la propagación del cuidado del medio.

CAPITULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1 CONCLUSIONES:

Del Proyecto realizado con la Asociación Mototaxi cívico y la Empresa Fast Mototaxi se obtuvieron las siguientes conclusiones:

1. Se obtuvo una respuesta adecuada por los grupos capacitados, en respuesta al proceso de incorporación de capacidades con respecto a su comportamiento con respecto al ambiente, obteniéndose al aplicar la Prueba de Likert un valor de 4.00 para la Asociación Mototaxi Cívico y 3.5 para la Empresa Fast Mototaxi, condición hacia una actitud muy favorable por parte del grupo evaluado.
2. En relación a la capacidad 2, relacionado con el impacto de su actividad sobre el ambiente, al aplicar la Prueba de Likert se obtuvo valor de 4 para ambos grupos, lo que nos demuestra que muestran una actitud muy favorable en comprender que su actividad genera pasivos ambientales y que él debe contribuir de alguna manera a mitigar los mismos con acciones tangibles.
3. En el caso de la capacidad 3, basada en mostrar los daños a la salud asociados con los contaminantes producto de la actividad, se obtuvo valores muy alentadores sobre una actitud muy favorable dentro de la Escala de Likert, en la cual el conductor internalice que los gases generados productos de la combustión, el ruido por descuido en el cuidado de su maquinas, entre otros a largo plazo generaran enfermedades en ellos y en el público general, lo cual disminuirá su capacidad productiva reduciendo los ingresos familiares y poniendo en riesgo a la unidad familiar.

4. En conclusión existe la predisposición de los grupos en capacitarse para cambiar y generara una actividad productiva con responsabilidad ambiental.

5.2 RECOMENDACIONES

1. Se puede evidenciar, que para lograr algunos valores y una conducta ambiental positiva, se debe incluir todos los aspectos de la persona involucrada (su inteligencia, sus emociones y experiencias), todas las cuales son factores que influyen en la predisposición hacia el compromiso y la acción, es decir nos va a permitir tener logros positivos de enseñanza hacia las personas.
2. Ejecutar programas modelos de capacitación en Educación Ambiental como lo presentado en esta tesis dirigido a conductores de motos, mototaxis, automóviles, etc. en la ciudad de Iquitos, porque permite fomentar el cambio de actitud responsable con el medio ambiente y ayudan a un mejor desarrollo.
3. Implementar en cada asociación compromisos ambientales y personales para mejorar en el ámbito laboral y personal.
4. Recomendar a los Gobiernos locales en el área de Transporte realizar trabajos de capacitación constantemente a todos los conductores de todas las Asociaciones y realizar las revisiones del Mototaxis constantes, para ver si está en condiciones de circular en las calles sin contaminar.
5. Recomendar a los conductores de Moto taxis independiente, asociarse.
6. Se recomienda a los conductores consumir menos combustible, ya que por las horas de trabajo contamina más el aire.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

1. **APECO (1997)**. Serie de documentos sobre Educación Ambiental.
2. **APECO (1999)**. Serie de documentos sobre Educación Ambiental.
3. **CASTELL, Manuel (1996)**. La Sociedad Red, Alianza.
4. **CASTRO, Gonzalo (2005)**. Un mendigo sentado en un banco de oro
Reflexiones sobre desarrollo y medio ambiente en el Perú- PERU.
5. **CÓRDOBA C', Franklin (1998)**. Fundamentos pedagógicos para la educación
Ambiental; Universidad de Córdoba (Colombia) Fondo editorial.
6. **DEXTRE CH. José C., BALTIMORE (2006)**. Educación Ambiental,
lineamientos para su desarrollo en el Perú.
7. **MC. Chamorro Z. María; MC. Héctor V. Narave F. (2010)**. Programa
Municipal de Educación ambiental
8. **MESEGUER José, MÁS David, GIL José, HERNANDEZ José, GUILABERT
Pedro (2009)**. Definición, principios e historia de la educación
ambiental. Asignatura: didáctica de la educación medioambiental. 1ª
guía de trabajo.
9. **MORANT S. Carmen (2008)**. Sensibilización medioambiental. Situación actual,
problemática y búsqueda de soluciones. Ideas propias Editorial, Vigo, 1º
edición. 70 pág.
10. **Organización para la Educación y Protección Ambiental - OPEPA**; Líder en
educación ambiental en América Latina.
11. **PÉREZ Roxana, HINOJOSA Patsy, VILLAR Libio, PAREDES Flor, AQUIJE
Elvira, ZAVALA Ana, LOYOLA Jeanette (2006)**. Programa de
Educación Ambiental. Buenas Prácticas Ambientales. Guía para

Educadores Ambientales. Editado por IPES (Promoción del Desarrollo Sostenible).

- 12. RED DE AUTORIDADES AMBIENTALES (2001).** Modulo de Sensibilización Ambiental. Guía didáctica. Edita: Instituto Nacional de Empleo Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales.

http://www.sepe.es/contenido/empleo_formacion/formacion/formacion_para_el_empleo/formacion_profesional_para_el_empleo/modulo_sensibilizacion/pdf/Guia_Didactica_Modulo_sensibilizacion_ambiental.pdf

- 13. RED DE AUTORIDADES AMBIENTALES (2001),** Manual de Buenas Prácticas Ambientales en la Familias profesionales. Módulo de Sensibilización Ambiental. Guía didáctica. Edita: Instituto Nacional de Empleo Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales.

http://www.magrama.gob.es/es/calidad-y-evaluacion/ambiental/temas/red-de-autoridades-ambientales-raa/transportes_tcm7-15055.pdf

- 14. TOBASURA A. Isaías; SEPÚLVEDA G. Luz Elena (1997).** Proyectos Ambientales Escolares estrategia para la formación ambiental.-1ed- Santa Fe de Bogotá: Cooperativa Editorial Magisterio.

- 15. VARELA M. Faustina (2012).** Guía metodológica de educación ambiental, material de apoyo para educadores de la Región ecológica.

REFERENCIA ELECTRÓNICA

- ✓ www.jmarcano.com/educa/curso/eaformal.html.
- ✓ www.jmarcano.com/educa/curso/eanoformal.html.
- ✓ <http://educacionambiental-liliana.blogspot.com/2007/06/educacion-ambiental-informal.html>
- ✓ <http://www.dominicanaonline.org/diccionariomedioambiente/es/definicionVer.asp?id=321>.

ANEXOS

ANEXO 01**FORMATO DE ENCUESTA DIRIGIDO A LOS CONDUCTORES DE MOTOTAXIS**UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA AMAZONIA PERUANAESCUELA DE INGENIERÍA EN GESTIÓN AMBIENTALESTUDIO DE INVESTIGACIÓN

ENCUESTA N° 01

DATOS SOCIOECONÓMICO DEL ENCUESTADO

1. Nombre y Apellido completo:

2. Edad _____

3. Sexo _____

4. Grado de estudio _____

5. ¿Cuántas personas integran tu familia (incluyendo parientes)?

Hombres _____

b) Mujeres _____

6. Edad de los miembros del hogar (años cumplidos)

Padres	Esposa	Abuelo (s)	Hijo (s)	Sobrinos	Otros
Mamá _____		1 _____	1 _____	1 _____	1 _____
Papá _____	Esposa _____	2 _____	2 _____	2 _____	2 _____
Esposa _____		3 _____	3 _____	3 _____	3 _____
		4 _____	4 _____	4 _____	4 _____
			5 _____	5 _____	5 _____

7. ¿Cuántas habitaciones tiene tu vivienda?

8. A. ¿En tu hogar el vehículo motorizado es propio?

SI ()

NO ()

Especifique _____

B. ¿Qué tipo de vehículo poseen?

Moto () Mototaxi () Automóvil ()

C. ¿Cuántos vehículos poseen?

Moto _____ Mototaxi _____ Automóvil _____

9. ¿Cuál de estos servicios tienes en tu vivienda?

- Agua potable ()
- Luz eléctrica ()
- Teléfono ()
- Tv Cable ()
- Internet ()
- Desagüe ()

¿Cuánto pagan mensualmente por estos servicios? (solo los marcados)
Especifique:

- Agua potable _____
- Luz eléctrica _____
- Teléfono _____
- Tv Cable _____
- Internet _____

10. ¿La vivienda donde vives es propia?

SI () NO ()

11. ¿Tú casa de que material está construido?

Material noble () Madera () Rústico ()

12. ¿Cuántas horas trabajas diariamente?

- a) Una hora () b) Dos horas () c) Tres horas ()
- d) Cuatro horas () e) Cinco horas () f) Todo el día ()

Especificar _____

13. ¿Cuánto es el monto que gana por día durante la jornada de trabajo con su movilidad? _____

FORMATO DE ENCUESTA DIRIGIDO A LOS CONDUCTORES DE MOTOTAXIS

UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA AMAZONIA PERUANA

ESCUELA DE INGENIERÍA EN GESTIÓN AMBIENTAL

ESTUDIO DE INVESTIGACIÓN

ENCUESTA N° 02

NIVEL DE CONOCIMIENTO: USO DE VEHICULO

1. ¿Cuánto tiempo tiene tu movilidad?

2. ¿Cuál es la marca y procedencia de tu movilidad?

3. ¿Cada cuánto tiempo cambias el aceite de tu movilidad?

4.

a. 7 a 14 días b. 15 a 25 días c. 26 a 31 días

¿Por qué? _____

5. ¿Cada cuánto tiempo realizas la media o bajada completa del motor ?

6. ¿Cada cuánto tiempo realizas el afinamiento de tu movilidad?

7.

a) Semanal b) Quincenal c) Mensual

8. ¿Cada cuánto tiempo realizas el mantenimiento a tu movilidad?

a) Semanal b) Quincenal c) Mensual

9. ¿En qué condiciones está el tubo de escape de tu movilidad?

a. Malo ()

b. Regular ()

c. Bueno ()

10. ¿Dónde realizas el lavado y limpieza de tu movilidad?

a) Lavaderos

b) Quebradas

c) Ríos

d) Casa

e) Otros _____

11. ¿Está en buenas condiciones tu movilidad?

a) SI () b) NO () especificar _____

12. Una vez que tu movilidad no está en actividad (no funciona). ¿Qué es lo que hace Ud. con el material inservible (chasis, motor, toldo, plástico, etc.)

a) Vende c) Guarda en la sala
b) Guarda en la huerta d) Otros, especificar

13. Si tu movilidad está en malas condiciones. ¿Tienes conocimiento, ya sea por los humos o por el ruido que emite; que exista contaminación?

a) SI () b) NO ()

Especificar _____

14. ¿Qué alternativas daría Ud. para mejorar los problemas de contaminación que se presenta en la ciudad de Iquitos?

15. ¿Estarías dispuesto a conocer y aprender más sobre la conservación y uso eficiente de los recursos empleados en su movilidad?

SI () NO ()

FORMATO DE ENCUESTA DIRIGIDO A LOS CONDUCTORES DE MOTOTAXIS

UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA AMAZONIA PERUANA

ESCUELA DE INGENIERÍA EN GESTIÓN AMBIENTAL

ESTUDIO DE INVESTIGACIÓN

ENCUESTA N° 03

USO EFICIENTE Y RACIONAL DEL RECURSO

1. ¿Haz participado en alguna actividad, campaña de contaminación?

a) SI ()

b) NO ()

Especificar _____

2. ¿Alguna vez ha recibido charla sobre el uso eficiente y racional de los recursos?

SI ()

NO ()

¿Por quién? _____

3. ¿Alguna vez participaste en algún concurso sobre el Medio Ambiente?

SI ()

NO ()

4. ¿Alguna vez has recibido charla de sensibilización de los recursos naturales en sus horas libres?

SI ()

NO ()

¿Por quién? _____

5. ¿Alguna vez has participado en cursos de capacitación sobre la contaminación y conservación del agua y hace cuánto tiempo?

¿Por quién? _____ Tiempo _____

6. Cuentas con estudios de:

Talleres ()

Curso de capacitación. ()

Seminarios ()

Ninguno ()

Especifique el tema _____

7. ¿Cuenta con algún otro tipo de ingreso económico aparte de Mototaxista?

SI ()

NO ()

Especifique _____

ANEXO 02

PLAN DE CAPACITACION EN LA RESPONSABILIDAD DE LA ACTITUD MOTOTAXI

CAPACIDAD 01. CONOCIMIENTO E IMPORTANCIA DE LA BIODIVERSIDAD

OBJETIVOS:

- Conocer las funciones de la biodiversidad y su relación con el uso constante del hombre.
- Comprender las amenazas de la biodiversidad para los seres vivos.
- Comprender la importancia de la conservación y protección de la biodiversidad.
- Comprender el problema de la contaminación que produce el hombre en el medio ambiente y su solución como una actitud personal y social.

FUNDAMENTO:

¿QUÉ ES LA BIODIVERSIDAD?

La biodiversidad incluye a todos los organismos, especies y poblaciones, así como a las variaciones genéticas entre ellos, además de todas sus relaciones con las comunidades y los ecosistemas. Es la abundancia de seres diferentes que existen y las infinitas relaciones que se dan entre ellos y su medio.

Suelen considerarse tres niveles de biodiversidad:

- **La diversidad de especies**, que son todas las diferencias dentro y entre poblaciones de especies, además de entre diferentes especies.
- **La diversidad genética**, que se refiere a todos los genes diferentes contenidos en cada planta, animal, hongo y microorganismo.

- **La diversidad de ecosistemas**, que son todos los hábitats diferentes, comunidades biológicas, y procesos ecológicos, así como las variaciones dentro de ecosistemas individuales.

¿CUÁLES SON LAS AMENAZAS A LA BIODIVERSIDAD?

La pérdida de biodiversidad es, hoy en día, un tema de gran importancia para científicos y políticos; las especies se están extinguiendo a un ritmo más rápido que en ningún otro momento conocido de la historia geológica y la mayoría de estas extinciones se relacionan con la actividad humana:

- **La pérdida y destrucción de hábitats**, normalmente como resultado de la actividad humana y el crecimiento de la población, es una fuerza importante en la pérdida de especies, poblaciones y ecosistemas.
- **Las alteraciones en la composición de los ecosistemas**, como la pérdida o disminución de especies, pueden dar lugar a pérdidas de biodiversidad.
- **La introducción de especies exóticas (alóctonas)**, puede perturbar los ecosistemas y afectar negativamente a las especies autóctonas por depredación, infecciones, competencia, etc.
- **La sobreexplotación (exceso de caza, pesca o recolección)**, de una especie o población puede conducir a su desaparición.
- **La contaminación generada por la actividad humana**, puede afectar a los niveles de biodiversidad.
- **El cambio climático puede alterar las condiciones medioambientales**. Las especies y las poblaciones podrían perderse de no ser capaces de adaptarse a las nuevas condiciones o de migrar a zonas más adecuadas. Es necesario por

ello crear conciencia sobre la importancia que tiene su conservación y su uso racional.

¿POR QUÉ LA BIODIVERSIDAD ES IMPORTANTE?

Desde siempre los humanos hemos dependido de la biodiversidad.

Algunos de los recursos biológicos de los que nos servimos son:

- **Alimentos:** especies que se cazan, pescan y recolectan, así como las cultivadas para agricultura, silvicultura o acuicultura.
- **Refugio y abrigo:** la madera y otros productos forestales y fibras como la lana y el algodón.
- **Medicinas:** tanto en medicina tradicional como las sintetizadas a partir de recursos biológicos.

La biodiversidad proporciona modelos médicos para soluciones a problemas de salud humanos. Por ejemplo, se está investigando cómo utilizan el oxígeno animales marinos como focas, ballenas o pingüinos durante sus inmersiones en aguas profundas, para buscar pistas de cómo tratar a las personas que sufran embolias, conmociones y enfermedades pulmonares.

COMPONENTES Y COMPETENCIAS:

Estos son los componentes y competencias básicas para desarrollar la implementación de un programa de sensibilización ambiental en la conservación y uso eficiente de la Importancia de la biodiversidad.

COMPONENTES	COMPETENCIAS
FLORA	<ul style="list-style-type: none"> • Importancia de las plantas en el medio. • Funciones que cumplen las plantas en el medio. • Beneficios que nos brindan las plantas.
FAUNA	<ul style="list-style-type: none"> • Importancia de los animales. • Funciones que cumplen los animales en el medio. • Beneficios que nos brindan los animales.
PERSONAS	<ul style="list-style-type: none"> • Importancia de las personas en desarrollo de sus actividades. • Impacto de su actividad en la economía local. • Beneficios en servicios que dan a la comunidad.
AGUA	<ul style="list-style-type: none"> • Conocimiento e importancia del agua: <ul style="list-style-type: none"> – Funciones del agua (de qué manera les beneficia). – Contaminación del agua. • Conocimiento de la intervención humana en el agua: <ul style="list-style-type: none"> – Impactos en el agua producida por sus actividades (los mototaxistas como afectan al agua). – Formas de conservación del agua.
SUELO	<ul style="list-style-type: none"> • Conocimiento e importancia del suelo: <ul style="list-style-type: none"> – Funciones del suelo (de qué manera les beneficia). – Contaminación del suelo. • Conocimiento de la intervención humana en el suelo: <ul style="list-style-type: none"> – Impactos en suelo producido por sus actividades (los mototaxistas como afectan al suelo). – Formas de conservación del suelo.

CAPACIDAD 02

IMPACTO DE LA ACTIVIDAD DE TRANSPORTE DE MOTOTAXIS

El sistema de transporte requiere de varios elementos, que interactúan entre sí, para la práctica del transporte y sus beneficios:

- **La infraestructura**, es la parte física de las condiciones que se requieren para dar aplicación al transporte, es decir se necesitan de vías y carreteras para el transporte terrestre urbano, provincial, regional e internacional, se necesitan aeropuertos y rutas aéreas para el transporte aéreo, asimismo se requieren canales y rutas de navegación para el transporte naviero ya sean estos por mar o por ríos y lagos. Otra parte de la infraestructura son las paradas y los semáforos en cuanto al transporte urbano, en el transporte aéreo son las torres de control y el radar, y en las navales son los puertos y los radares.
- **El vehículo o móvil**, es el instrumento que permite el traslado de personas, cosas u objetos, de un lugar a otro.
- **El operador de transporte**, es la persona encargada de la conducción del vehículo o móvil, en la cual se van a trasladar personas, cosas u objetos.
- **Las normas y leyes**, Es la parte principal del sistema de transportes, es la que dictamina la manera de trasladarse de un lugar a otro, asimismo es la que regula y norma la operación de todos los demandantes y ofertantes del servicio de transporte.

INCIDENCIA DEL TRÁNSITO DE VEHÍCULOS EN LA CONTAMINACIÓN

COMPONENTES Y COMPETENCIAS: Tipos de contaminantes emitidos por los vehículos en Estudio.

Los vehículos motorizados son una de las principales fuentes de contaminantes atmosféricos, estos vehículos motorizados propulsados por motores de combustión interna producen en general tres tipos de emisiones contaminantes que son motivo del proceso de capacitación dentro de los componentes en estudio.

COMPONENTES	COMPETENCIAS
Emisiones por el tubo de escape	<ul style="list-style-type: none"> • Generación de gases contaminantes: <ul style="list-style-type: none"> - Monóxido de carbono (CO) - Óxidos de nitrógeno (NOx) - Plomo y el azufre (Pb) (S)
Emisiones evaporativas	<ul style="list-style-type: none"> • Evaporación del combustible a la atmósfera: <ul style="list-style-type: none"> - Características del vehículo. - Factores operacionales como el número y frecuencia de detenciones. - Factores geográficos y meteorológicos. - Presión de vapor del combustible.
Levantamiento de polvo y generación de residuos sólidos peligrosos.	<ul style="list-style-type: none"> • Levantamiento del polvo: <ul style="list-style-type: none"> - Peso del vehículo. - Velocidad de circulación. - Material particulado emitido por el tubo de escape de vehículos diesel.

CAPACIDAD 3**DAÑOS CAUSADOS POR ALGUNOS CONTAMINANTES DEL VEHICULO EN
MENCION**

COMPONENTES Y COMPETENCIAS: Enfermedades causadas por algunos contaminantes. La contaminación daña de diferente manera la salud, dependiendo del estado de salud, nivel de exposición y resistencia física. Como la contaminación y degradación es voluntaria por el hombre también debe ser controlada y modificada por él.

COMPONENTES	COMPETENCIAS
RUIDO	<ul style="list-style-type: none"> • Daños: <ul style="list-style-type: none"> - Disminución de la audición temporal o permanente. - Aparición de zumbido en los oídos. - Pérdida de equilibrio. - Aumento de la presión sanguínea. - Dolor de cabeza. - Dificultad para dormir. - Tensión nerviosa stress. - Irritabilidad e incluso agresividad. - Dificultad para concentrarse. - Mayor probabilidad de sufrir un accidente.
GASES	<ul style="list-style-type: none"> • Daños: <ul style="list-style-type: none"> - Irritación de los ojos. - Resequedad de las mucosas. - Irritación, comezón en la piel. - Enfermedades respiratorias vasculares y cardíacas. - Disminución de la capacidad de la sangre para transportar sustancias nutritivas y oxígeno al organismo. - Trastornos digestivos. - problemas en huesos y dientes por fluoruros. - Asma, bronquitis. - Aumento de la frecuencia de cáncer bronquial y enfisema pulmonar. - Coágulos e infartos de gente adulta.
CONTAMINACION VISUAL	<ul style="list-style-type: none"> • Daños: <ul style="list-style-type: none"> - Perturba la visualización del sitio. - Rompe la estética de una zona o paisaje. - Pérdida de turismo.

ANEXO 03

DIPOSITIVAS DEL PROCESO DE CAPACITACION



EDUCACION AMBIENTAL

Educación Ambiental es un proceso educativo abierto constante y permanente, que va de lo superficial a lo profundo, de lo individual a lo colectivo y de lo simple a lo complejo, con orientación tanto teórica como práctica, en la cual los individuos y la comunidad podrán adquirir conciencia de la realidad física, social y cultural del mundo, que les impulse a un cambio de actitudes que propicie la acción encaminada a conseguir el desarrollo sostenible.

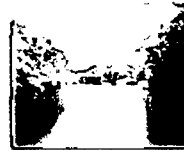
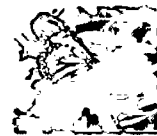


Ambiente

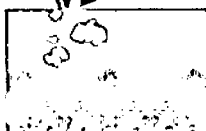
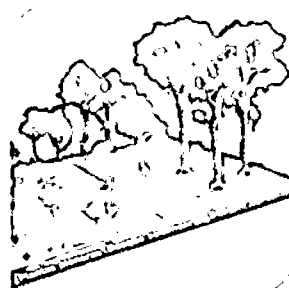
El ambiente es el entorno formado por elementos naturales y artificiales de las relaciones físicas y químicas, biológicas, económicas y de las interacciones en permanente transformación por las acciones de los seres vivos.



¿QUÉ ES BIODIVERSIDAD?

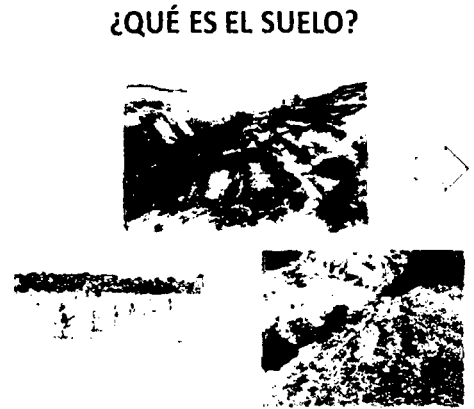
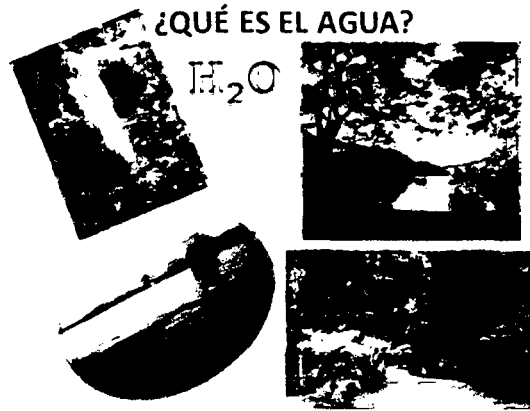


¿QUÉ ES FLORA?

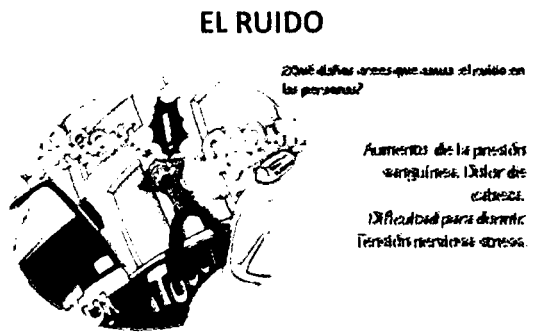
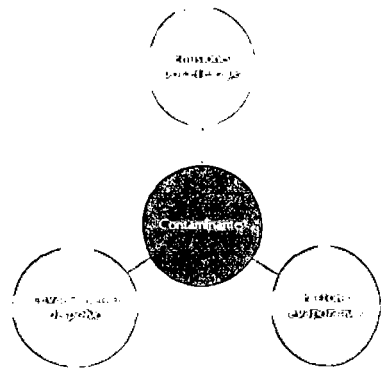


¿QUÉ ES FAUNA?





CONTAMINACIÓN AMBIENTAL



084

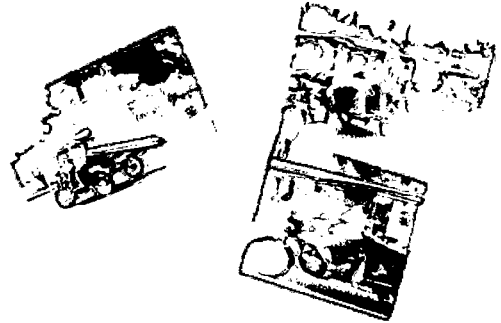
¿QUÉ DAÑOS CREES QUE CAUSAN LOS GASES EN LAS PERSONAS?

Irritación de los ojos.
Enfermedades respiratorias como asma y
cardíacas. Trastornos digestivos.
Asma, faringitis.

¿QUÉ ES LA CONTAMINACIÓN VISUAL?

Es todo aquello que perturba la
visión o el disfrute del sitio. Siempre la
causado por una acción o paisaje.
Pérdida de turistas.

PROBLEMÁTICA DE TRANSITO DE VEHICULOS Y SU APORTE EN LA CONTAMINACIÓN DEL AMBIENTE

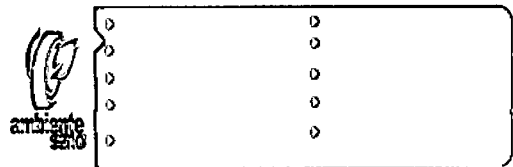


Reflexiones

- Video 1.. \videos\vdT1s048.wmv
- Video 2.. \videos\vdT21s052.wmv
- Video 3.. \vdT21s065a.wmv
- Video 4.. \videos\vdT21s078-079.wmv
- Video 5.. \videos\vdT21s083.wmv

PLAN DE SENSIBILIZACIÓN

- ✓ Realizar Banner en las asociaciones.



PLAN DE SENSIBILIZACIÓN

- ✓ Instalar tachos en los motocicletas.



- ✓ Generar boletines de información.



COMPROMISO

- ✓ Buena presencia (areas personal).
- ✓ Principales valores (respeto, honestez)
- ✓ Que los motociclistas tengan buena revisión técnica, para que brinden servicio adecuado a la población.
- ✓ Que sean respetuosos con las señales de tránsito. Manejar adecuadamente (con calma, para prevenir accidentes).



ANEXO 04

FOTOS TOMADAS DURANTE EL PROCESO DE CAPACITACIÓN

Foto 01: Raspado de los Tachitos de Basura



Foto 02: Pintado de los Tachitos de Basura

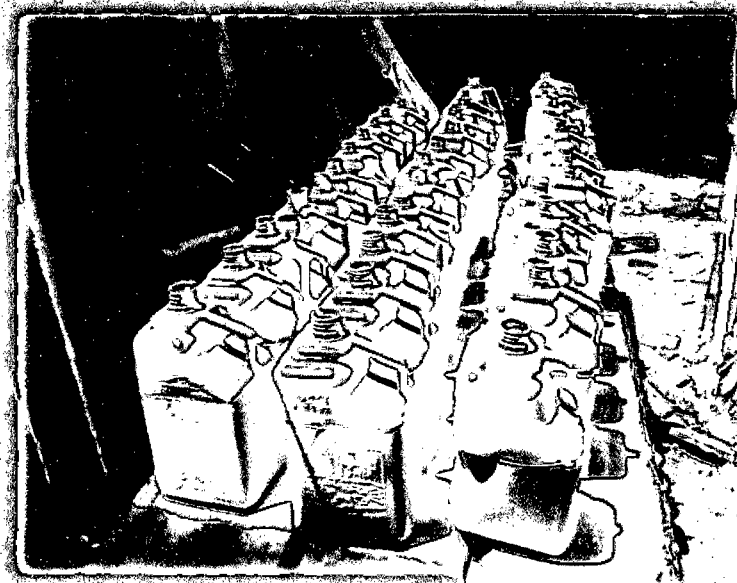


Foto 03: Evaluación Inicial a los Conductores de la Empresa Fast Mototaxi

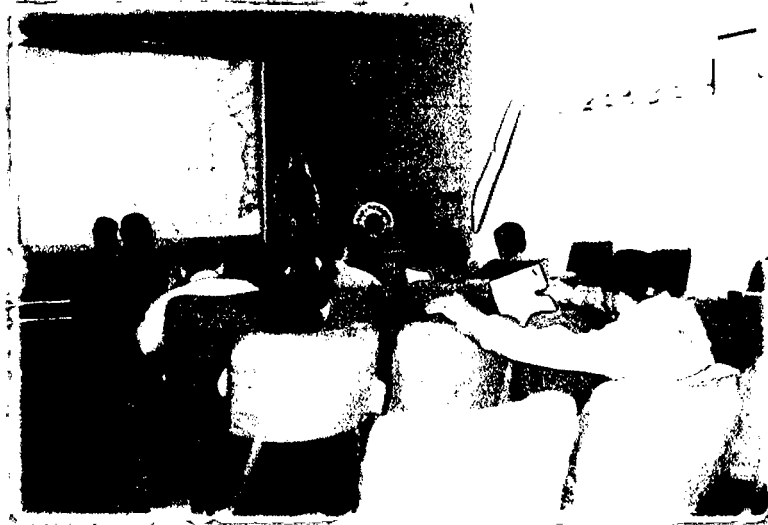


Foto 04: Premios sorpresas para la Empresa Fast Mototaxi

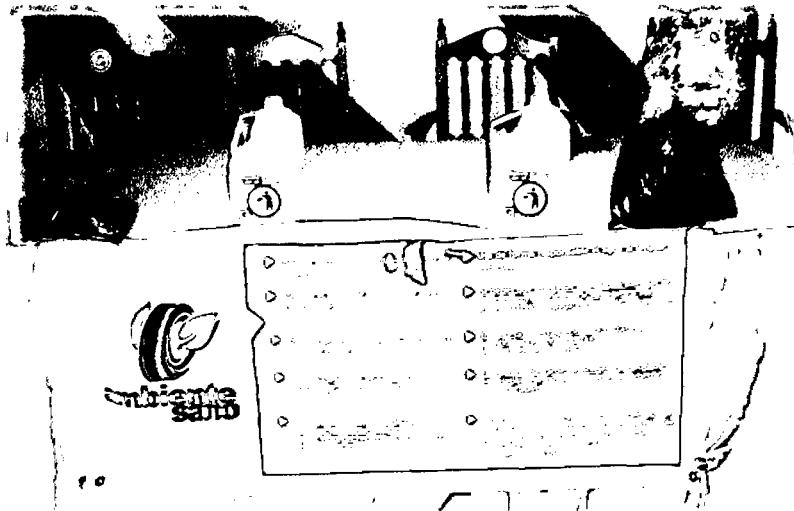


Foto 05: Exposición a la Empresa Fast Mototaxi

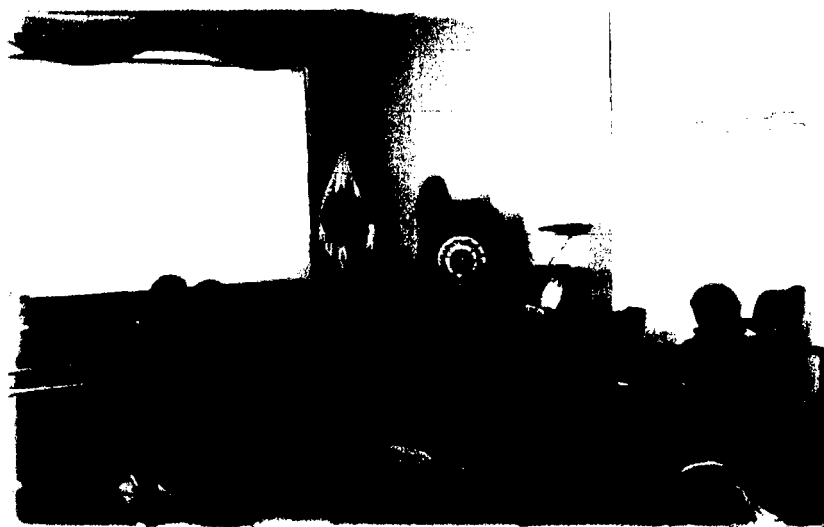


Foto 06: Evaluación Final a los Conductores de la Empresa Fast Mototaxi



Foto 07: Ubicación y colocación del Tachito muestra en el Mototaxi de un Conductor de la Empresa Fast Mototaxi.



Foto 08: Ubicación y pegado del stiker muestra en el Mototaxi de un Conductor de la Empresa Fast Mototaxi.

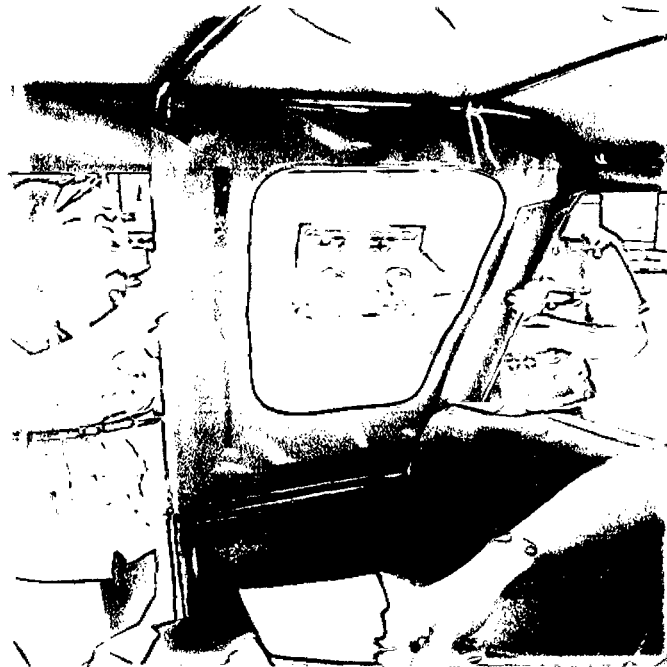


Foto 09: Evaluación Inicial a los Conductores de la Asociación Mototaxi Cívico.



Foto 10: Exposición a la Asociación Mototaxi Cívico.



Foto 11: Participación en la Capacitación por parte de los Conductores de la Asociación Mototaxi Cívico.



Foto 12: Evaluación Final a los Conductores de la Asociación Mototaxi Cívico

