



UNIVERSIDAD ANDINA

NÉSTOR CÁCERES VELÁSQUEZ

FACULTAD DE INGENIERÍA DE SISTEMAS

ESCUELA PROFESIONAL DE INGENIERÍA DE SEGURIDAD Y GESTIÓN MINERA



**RIESGOS VIALES ASOCIADO AL COMPONENTE PSICOSOCIAL
EN TRABAJADORES DE MEJORAMIENTO DE CARRETERA
DEL ASENTAMIENTO AMAZONAS A AREQUIPA 2023**

TESIS PRESENTADA POR:

Bach. ANGIE ESTEFANY BANDA PINTO

**PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE:
INGENIERO DE SEGURIDAD Y GESTIÓN MINERA**

JULIACA - PERÚ

2024



UNIVERSIDAD ANDINA

NÉSTOR CÁCERES VELÁSQUEZ

FACULTAD DE INGENIERÍA DE SISTEMAS

ESCUELA PROFESIONAL DE INGENIERÍA DE SEGURIDAD Y GESTIÓN MINERA

**RIESGOS VIALES ASOCIADO AL COMPONENTE PSICOSOCIAL
EN TRABAJADORES DE MEJORAMIENTO DE CARRETERA
DEL ASENTAMIENTO AMAZONAS A AREQUIPA 2023**

TESIS PRESENTADA POR:

Bach. ANGIE ESTEFANY BANDA PINTO

**PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE:
INGENIERO DE SEGURIDAD Y GESTIÓN MINERA**

APROBADA POR EL JURADO REVISOR:

PRESIDENTE

:

M.Sc JUAN CARLOS HERRERA MIRANDA

PRIMER MIEMBRO

:

Dr. RICHARD CONDORI CRUZ

SEGUNDO MIEMBRO

:

M.Sc. JUAN CARLOS PINTO LARICO

ASESOR DE TESIS

:

M.Sc. VICTOR PAREDES ARGANDOÑA

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN

:

SEGURIDAD Y GESTIÓN DE RIESGOS - P26



RESOLUCIÓN N° 093-2024-UI.S-D-FIS-UANCV-J

Juliaca, 14 de agosto de 2024.

VISTOS:

El Expediente: 2024-CU-10651 (fecha y hora de Sustentación) de fecha 14 de agosto de 2024 y el expediente: 2024-CU-10650 (título) de fecha 14 de agosto de 2024, del (la) bachiller **ANGIE ESTEFANY BANDA PINTO** quien solicita nominación de jurados, fecha y hora de sustentación, para rendir la sustentación y defensa de la tesis titulada RIESGOS VIALES ASOCIADO AL COMPONENTE PSICOSOCIAL EN TRABAJADORES DE MEJORAMIENTO DE CARRETERA DEL ASENTAMIENTO AMAZONAS A AREQUIPA 2023, conducente a la obtención del Título Profesional de INGENIERO DE SEGURIDAD Y GESTIÓN MINERA, que fue revisada por el Director de la Unidad de Investigación y el Decano de la Facultad de Ingeniería de Sistemas, Escuela Profesional de INGENIERÍA DE SEGURIDAD Y GESTIÓN MINERA.

CONSIDERANDO:

Que, el Director de la Unidad de Investigación autoriza la ejecución de la propuesta de investigación según Resolución Nro. 028-2023-UI.P-D-FIS-UANCV-J (aprobar y autorizar la ejecución de la propuesta de investigación) y con Resolución. Nro. 032-2024-UI.R-D-FIS-UANCV-J (aprobar y autorizar el informe final de la investigación).

Que, de conformidad con el artículo 8°, numeral b) del Reglamento General de Grados y Títulos de la UANCV vigente, es procedente acceder a la petición del interesado.

Que, al haberse cumplido con los requisitos exigidos por el Reglamento Interno de Trabajo de Investigación Conducente a Grados y Títulos plasmado en la Resolución N° 0294-2023-UANCV-CU-R.

Y, estando a la opinión favorable del Director de la Unidad de Investigación y el Decano de la Facultad de Ingeniería de Sistemas, y las atribuciones que confiere el artículo 28° del Reglamento Interno de Trabajo de Investigación Conducente a Grados y Títulos Resolución N° 0294-2023-UANCV-CU-R, que confiere facultades al Decano de la Facultad de Ingeniería de Sistemas.

SE RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO.- DECLARAR APTO para la sustentación del informe Final de la Investigación (borrador de Tesis) titulada **RIESGOS VIALES ASOCIADO AL COMPONENTE PSICOSOCIAL EN TRABAJADORES DE MEJORAMIENTO DE CARRETERA DEL ASENTAMIENTO AMAZONAS A AREQUIPA 2023**, del bachiller **ANGIE ESTEFANY BANDA PINTO**, para optar el Título Profesional de INGENIERO DE SEGURIDAD Y GESTIÓN MINERA, en virtud de los considerandos expuestos.

ARTÍCULO SEGUNDO. - NOMINAR JURADOS para la sustentación y defensa de la tesis a los siguientes docentes:

Presidente : M.Sc. JUAN CARLOS HERRERA MIRANDA.

Primer miembro : Dr. RICHARD CONDORI CRUZ.

Segundo miembro : M.Sc. JUAN CARLOS PINTO LARICO.

Asesor: : M.Sc. VICTOR PAREDES ARGANDOÑA.

ARTÍCULO TERCERO. - PROGRAMAR FECHA Y HORA de sustentación como se detalla:

Modalidad, Lugar : Virtual, Plataforma Virtual (Cisco Webex Meet).

Fecha, Hora : 15 de agosto de 2024, 11:00 Horas.

ARTÍCULO CUARTO. - DISPONER que la comisión de Grados y Títulos de la facultad, secretarías académicas y administrativas, quedan encargados del cumplimiento de la presente resolución.

Regístrese, comuníquese y archívese.

C.º
Arch 2024
JCHM/ v1.5
Distribución: Asesor de Tesis, Interesado



UNIVERSIDAD ANDINA
"NÉSTOR CÁCERES VELÁSQUEZ"

M.Sc. Juan Carlos Herrera Miranda
DECANO



"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

RESOLUCIÓN N° 032-2024-UI.R-D-FIS-UANCV-J

Juliaca, 19 de Abril de 2024

VISTOS:

El Expediente: 2024-001481 de fecha 25 de Enero de 2024, del Bach. **ANGIE ESTEFANY BANDA PINTO**, quien solicita Revisión del Informe Final de la Investigación (borrador de Tesis) y el Anexo (04 o 05) "Ficha de Opinión del Informe Final de la Investigación (borrador de Tesis)" que fue revisada por el Comité de Investigación de la Facultad de Ingeniería de Sistemas, Escuela Profesional de INGENIERÍA DE SEGURIDAD Y GESTIÓN MINERA.

CONSIDERANDO:

Que, las Unidades de Investigación son unidades académicas que agrupan a docentes y estudiantes de diversas disciplinas, en razón del desarrollo de investigación científica, tecnológica y humanista de acuerdo al Estatuto Universitario Modificado 2020 de nuestra primera Casa Superior de Estudios.

Que, el (la) Bach. **ANGIE ESTEFANY BANDA PINTO**, quien solicita la revisión del Informe Final de la Investigación (borrador de Tesis) del tema titulada: **RIESGOS VIALES ASOCIADO AL COMPONENTE PSICOSOCIAL EN TRABAJADORES DE MEJORAMIENTO DE CARRETERA DEL ASENTAMIENTO AMAZONAS A AREQUIPA 2023**, conducente para optar el Título profesional de INGENIERO DE SEGURIDAD Y GESTIÓN MINERA.

Que, al haberse cumplido con los requisitos exigidos por el Reglamento Interno de Trabajo de Investigación Conducente a Grados y Títulos plasmado en la Resolución N° 0294-2023-UANCV-CU-R.

Que, el Comité de Investigación emitió su opinión favorable al Informe Final de la Investigación (borrador de Tesis).

Que, el Director de la Unidad de Investigación de la Facultad de Ingeniería de Sistemas, Escuela Profesional de INGENIERÍA DE SEGURIDAD Y GESTIÓN MINERA, corroboró el asesoramiento en el Informe Final de la Investigación (borrador de Tesis) del ASESOR M.Sc. **VICTOR PAREDES ARGANDOÑA**,

Estando, la opinión favorable del Comité de Investigación, en concordancia con el Reglamento Interno de Trabajo de Investigación Conducente a Grados y Títulos Resolución N° 0294-2023-UANCV-CU-R, de conformidad a lo que establece la Ley Universitaria N° 30220, Ley de Creación de la UANCV N° 23738 y Modificatoria N° 24661 y el Estatuto de la UANCV, que confiere facultades al Decano de la Facultad de Ingeniería de Sistemas.

SE RESUELVE:

ARTICULO PRIMERO. - APROBAR Y AUTORIZAR EL INFORME FINAL DE LA INVESTIGACIÓN (Borrador de Tesis) para la **REVISIÓN DE SIMILITUD TURNITIN**, del tema titulado: **RIESGOS VIALES ASOCIADO AL COMPONENTE PSICOSOCIAL EN TRABAJADORES DE MEJORAMIENTO DE CARRETERA DEL ASENTAMIENTO AMAZONAS A AREQUIPA 2023**, presentado por el (la) Bach. **ANGIE ESTEFANY BANDA PINTO**, para optar el Título Profesional de INGENIERO DE SEGURIDAD Y GESTIÓN MINERA, en virtud de los considerandos expuestos.

ARTICULO SEGUNDO. - RATIFICAR, como ASESOR al **M.Sc. VICTOR PAREDES ARGANDOÑA**.

ARTICULO TERCERO. - DISPONER que la facultad, secretarías académicas y administrativas, quedan encargados del cumplimiento de la presente resolución.

Regístrese, comuníquese y archívese.



UNIVERSIDAD ANDINA
"NÉSTOR CÁCERES VELÁSQUEZ"

M.Sc. Juan Carlos Herrera Miranda
DECANO



RESOLUCIÓN N° 028-2023-UI.P-D-FIS-UANCV-J

Juliaca, 23 de noviembre de 2023

VISTOS:

El Expediente: 2023-CU-15055 de fecha 07 de noviembre de 2023, del (la) Bach. **ANGIE ESTEFANY BANDA PINTO**; con el cual solicita Revisión de la Propuesta de Investigación y el Anexo (02 o 03) "Ficha de Opinión de la Propuesta de Investigación" que fue revisada por el Comité de Investigación de la Facultad de Ingeniería de Sistemas, Escuela Profesional de INGENIERÍA DE SEGURIDAD Y GESTIÓN MINERA.

CONSIDERANDO:

Que, las Unidades de Investigación son unidades académicas que agrupan a docentes y estudiantes de diversas disciplinas, en razón del desarrollo de investigación científica, tecnológica y humanista de acuerdo al Estatuto Universitario Modificado 2020 de nuestra primera Casa Superior de Estudios.

Que, el (la) Bach. ANGIE ESTEFANY BANDA PINTO, solicito la revisión y aprobación de la Propuesta de Investigación de la tesis titulada: RIESGOS VIALES ASOCIADO AL COMPONENTE PSICOSOCIAL EN TRABAJADORES DE MEJORAMIENTO DE CARRETERA DEL ASENTAMIENTO AMAZONAS A AREQUIPA 2023; conducente para optar el Título Profesional de INGENIERO DE SEGURIDAD Y GESTIÓN MINERA.

Que, al haberse cumplido con los requisitos exigidos por el Reglamento Interno de Trabajo de Investigación Conducente a Grados y Títulos plasmado en la Resolución N° 0294-2023-UANCV-CU-R.

Que, el Comité de Investigación ha emitido opinión favorable a la propuesta de investigación.

Que, el Director de la Unidad de Investigación de la Facultad de Ingeniería de Sistemas, Escuela Profesional de INGENIERÍA DE SEGURIDAD Y GESTIÓN MINERA, ratifico la propuesta del Asesor M.Sc. VICTOR PAREDES ARGANDOÑA, quien debe estar acreditado y facultado para orientar y ayudar al asesorado en el proceso de elaboración del trabajo de investigación (Tesis).

Estando, la opinión favorable del comité de Investigación, en concordancia con el Reglamento Interno de Trabajo de Investigación Conducente a Grados y Títulos, Resolución N° 0294-2023-UANCV-CU-R, de conformidad a lo que establece la Ley Universitaria N° 30220, Ley de Creación de la UANCV N° 23738 y Modificatoria N° 24661 y el Estatuto de la UANCV, que confiere facultades al Decano de la Facultad de Ingeniería de Sistemas.

SE RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO. - APROBAR Y AUTORIZAR LA EJECUCIÓN DE LA PROPUESTA DE INVESTIGACIÓN, titulada: RIESGOS VIALES ASOCIADO AL COMPONENTE PSICOSOCIAL EN TRABAJADORES DE MEJORAMIENTO DE CARRETERA DEL ASENTAMIENTO AMAZONAS A AREQUIPA 2023, presentado por el (la) Bach. **ANGIE ESTEFANY BANDA PINTO**, para optar el Título Profesional de INGENIERO DE SEGURIDAD Y GESTIÓN MINERA, en virtud de los considerandos expuestos.

ARTÍCULO SEGUNDO. - RECONOCER, como ASESOR al M.Sc. **VICTOR PAREDES ARGANDOÑA**.

ARTÍCULO TERCERO. - DISPONER que la facultad, secretarías académicas y administrativas, quedan encargados del cumplimiento de la presente resolución.

Regístrese, comuníquese y archívese.

C.c
Arch 2023
JCHM/ v1.1
Distribución: Asesor de Tesis, Interesado



UNIVERSIDAD ANDINA
"NÉSTOR CÁCERES VELÁSQUEZ"
DECANO
M.Sc. Juan Carlos Herrera Miranda
DECANO

Ciudad Universitaria Urbanización Taparachi Km 4.5 Salida Puno - Juliaca



RIESGOS VIALES ASOCIADO AL COMPONENTE PSICOSOCIAL EN TRABAJADORES DE MEJORAMIENTO DE CARRETERA DEL ASENTAMIENTO AMAZONAS A AREQUIPA 2023

INFORME DE ORIGINALIDAD

19%

INDICE DE SIMILITUD

16%

FUENTES DE INTERNET

2%

PUBLICACIONES

10%

TRABAJOS DEL ESTUDIANTE

FUENTES PRIMARIAS

1	Submitted to Universidad Andina Nestor Caceres Velasquez Trabajo del estudiante	6%
2	www.slideshare.net Fuente de Internet	2%
3	hdl.handle.net Fuente de Internet	2%
4	tesis.pucp.edu.pe Fuente de Internet	1%
5	repositorio.uancv.edu.pe Fuente de Internet	1%
6	core.ac.uk Fuente de Internet	1%
7	www.researchgate.net Fuente de Internet	1%
8	cybertesis.unmsm.edu.pe Fuente de Internet	<1%



METADATOS COMPLEMENTARIOS

Título de la tesis	
RIESGOS VIALES ASOCIADO AL COMPONENTE PSICOSOCIAL EN TRABAJADORES DE MEJORAMIENTO DE CARRETERA DEL ASENTAMIENTO AMAZONAS A AREQUIPA 2023	
Datos de autor	
Nombres y apellidos	ANGIE ESTEFANY BANDA PINTO
Tipo de documento de identidad	DNI
Número de documento de identidad	75615302
URL de ORCID	https://orcid.org/0009-0005-6391-1762
Datos de asesor	
Nombres y apellidos	VICTOR PAREDES ARGANDOÑA
Tipo de documento de identidad	DNI
Número de documento de identidad	02368052
URL de ORCID	https://orcid.org/0000-0003-1301-8720
Datos del jurado	
Presidente del jurado	
Nombres y apellidos	JUAN CARLOS HERRERA MIRANDA
Tipo de documento	DNI
Número de documento de identidad	29606930
Miembro del jurado 1	
Nombres y apellidos	RICHARD CONDORI CRUZ
Tipo de documento	DNI
Número de documento de identidad	02442917
Miembro del jurado 2	
Nombres y apellidos	JUAN CARLOS PINTO LARICO
Tipo de documento	DNI
Número de documento de identidad	41742156



Número de documento de identidad	41742156
Datos de investigación	
Línea de investigación	SEGURIDAD Y GESTIÓN DE RIESGOS - P26
Grupo de investigación	No aplica
Agencia de financiamiento	Sin financiamiento
Ubicación geográfica de la investigación	<p>País: Perú Departamento: Provincia: Distrito: Coordenadas: Latitud: -16.4268542 Longitud: -71.5212665 https://maps.app.goo.gl/37RSRDcaEDXeyFAPA</p> 
Año o rango de años en que se realizó la investigación	Abril 2024 – Agosto 2024
URL de disciplinas OCDE	<p>Ingeniería, Tecnología</p> <p>https://purl.org/pe-repo/ocde/ford#2.00.00</p> <p>Minería, Procesamiento de minerales</p> <p>https://purl.org/pe-repo/ocde/ford#2.07.05</p>



UNIVERSIDAD ANDINA
"NÉSTOR CÁCERES VELÁSQUEZ"

M.Sc. Carlos Herrera Miranda
DIRECTOR (e)
Unidad de Investigación FIS



DECLARACIÓN DE AUTENTICIDAD Y RESPONSABILIDAD

Yo ANGIE ESTEFANY BANDA PINTO, identificado con DNI
Nro. 75615302 en mi condición de egresado de:

- Escuela Profesional**
 Programa de Segunda Especialidad,
 Programa de Maestría o Doctorado

INGENIERÍA DE SEGURIDAD Y GESTIÓN MINERA

informo que he elaborado el/la **Tesis** o **Trabajo de Investigación,** **Trabajo Académico**
denominada:

RIESGOS VIALES ASOCIADO AL COMPONENTE PSICOSOCIAL EN TRABAJADORES DE
MEJORAMIENTO DE CARRETERA DEL ASENTAMIENTO AMAZONAS A AREQUIPA 2023

Asesorado por: M.Sc. VICTOR PAREDES ARGANDOÑA

Es un tema original.

Declaro que el presente trabajo de tesis es elaborado por mi persona y **no existe plagio/copia** de ninguna naturaleza, en especial de otro documento de investigación (tesis, revista, texto, congreso, o similar) presentado por persona natural o jurídica alguna ante instituciones académicas, profesionales, de investigación o similares, en el país o en el extranjero.

Dejo constancia que las citas de otros autores han sido debidamente identificadas en el trabajo de investigación, por lo que no asumiré como tuyas las opiniones vertidas por terceros, ya sea de fuentes encontradas en medios escritos, digitales o Internet.

Asimismo, ratifico que soy plenamente consciente de todo el contenido de la tesis y asumo la responsabilidad de cualquier error u omisión en el documento, así como de las connotaciones éticas y legales involucradas.

El incumplimiento de lo declarado da lugar a responsabilidad del declarante, en consecuencia; a través del presente documento asumo frente a terceros, la Universidad Andina Néstor Cáceres Velásquez y/o la Administración Pública toda responsabilidad que pueda derivarse por el trabajo final presentado. Lo señalado incluye responsabilidad pecuniaria incluido el pago de multas u otros por los daños y perjuicios que se ocasionen.

Juliaca 28 de OCTUBRE del 2024


Firma del Asesor
(obligatoria)



FIRMA (obligatoria)



Huella



DEDICATORIA

Mi tesis se lo dedico a todas las personas que me apoyaron en todo el camino para llegar hasta donde estoy.



AGRADECIMIENTO

Agradezco a la Universidad Andina
Néstor Caseres Velásquez así mismo a
mi asesor



ÍNDICE GENERAL

DEDICATORIA.....	iii
AGRADECIMIENTO.....	iv
ÍNDICE GENERAL.....	v
INDICE DE TABLAS.....	viii
INDICE DE FIGURAS.....	ix
RESUMEN.....	x
ABSTRACT.....	xi
INTRODUCCION.....	xii

CAPÍTULO I

ASPECTOS GENERALES

1.1. Planteamiento de la problemática.....	2
1.2. Formulación del problema.....	4
1.2.1. Problema General.....	4
1.2.2. Problemas específicos.....	4
1.3. J Justificación.....	5
1.4. Objetivos de la Investigación.....	6
1.4.1. Objetivo General.....	6
1.4.2. Objetivos Específicos.....	6

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes de investigación.....	7
2.1.1 A Nivel Internacional.....	7
2.1.2. Antecedentes nacionales.....	9
2.2. Bases teóricas.....	10



2.2.1. Seguridad vial.....	10
2.2.2. Seguridad vial Prevención de riesgos en carreteras	10
2.2.3. Factor Psicosocial	14
2.3. Definición de Términos	16
2.4. Hipótesis	17
2.4.1. Hipótesis general	17
2.4.2. Hipótesis específicas	18
2.5. VARIABLES.....	18
2.5.1. Variable independiente	18
2.5.2. Variable dependiente	18
2.6. OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES.....	18

CAPÍTULO III

METODOLÓGIA

3.1. Diseño de investigación.....	20
3.2. Método de investigación.....	21
3.3. Población y muestra	21
3.3.1. Población.....	21
3.3.2. Muestra	21
3.4. Técnicas e instrumentos.....	22
3.4.1. Técnicas.....	22
3.4.2. Instrumentos.....	22
3.4.2.1. Para medir la Variable Dependiente.....	22
3.5. Procedimiento.....	23
3.6. Diseño de contrastación de hipótesis.....	23



CAPÍTULO IV

ANÁLISIS DE RESULTADOS Y DISCUSIÓN

DISCUSIÓN.....	42
CONCLUSIONES.....	44
RECOMENDACIONES	45
ANEXOS.....	49



ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Operación de variables	18
Tabla 2 Proceso de la metodología	20
Tabla 3 Riesgo humano asociado al componente psicosocial en trabajadores de construcción de carretera asentamiento amazonas Arequipa 2023.	27
Tabla 4 Riesgo físico asociado al componente psicosocial en trabajadores de construcción de carretera asentamiento amazonas Arequipa.	30
Tabla 5 Riesgo laboral asociado al componente psicosocial en trabajadores de construcción de carretera asentamiento amazonas a Arequipa 2023.	33
Tabla 6 Riesgo vial asociado al componente psicosocial en trabajadores de construcción de carretera asentamiento amazonas a Arequipa 2023	36
Tabla 7 Riesgo vial de los trabajadores de construcción de carretera asentamiento amazonas Arequipa 2023.	38
Tabla 8 Componente psicosocial de los trabajadores de construcción de carretera asentamiento amazonas Arequipa 2023.	40



ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 Formula para la muestra.....	24
Figura 2 Riesgo humano asociado al componente psicosocial en trabajadores de construcción de carretera asentamiento amazonas Arequipa 2023.	28
Figura 3 Riesgo físico asociado al componente psicosocial en trabajadores de construcción de carretera asentamiento amazonas Arequipa.	31
Figura 4 Riesgo laboral asociado al componente psicosocial en trabajadores de construcción de carretera asentamiento amazonas a Arequipa 2023	34
Figura 5 Riesgo vial asociado al componente psicosocial en trabajadores de construcción de carretera asentamiento amazonas a Arequipa 2023.	37
Figura 6 Riesgo vial de los trabajadores de construcción de carretera asentamiento amazonas Arequipa 2023.	39
Figura 7 Componente psicosocial de los trabajadores de construcción de carretera asentamiento amazonas Arequipa 2023.	40



RESUMEN

En la actualidad nuestra investigación está orientada a ofrecer datos actuales y objetivos respecto al riesgo vial asociado factores psicosociales para aportar en la mejora continua del SGSST en el área de mejoramiento de carreteras y pistas específicamente en el distrito de Cerro Colorado. Con el objeto de realizar la determinación la asociación del factor humano con el componente psicosocial en trabajadores de mantenimiento de carretera Asentamiento Amazonas Arequipa, con la metodología de estudio en un enfoque cuantitativo, tipo aplicativo, nivel descriptivo y se consideró un muestreo no probabilístico intencional, por conveniencia se trabajó con 42 trabajadores según la facilidad y disposición de los investigados de la obra, se desarrolló en el lapso de tiempo de octubre a diciembre del 2023. Se realizó la exposición a una variedad de agentes presentes en el ambiente laboral, que pueden ser de naturaleza química, física o biológica. Asimismo, se debe tener en cuenta la falta de procedimientos de trabajo que sean seguros y adecuados, lo cual es crucial para garantizar la seguridad de los trabajadores. Con la conclusión de que los riesgos humanos como uso indebido del celular y el fumar se encontró el 57,89% que siempre presentan este tipo de riesgo tiene un factor psicosocial inadecuado a diferencia de los trabajadores que nunca presentaron este riesgo con el 61,54% tiene pertinente factor psicosocial de mostrando la asociación.

Palabras clave: Riesgos viales, psicosocial, trabajadores.



ABSTRACT

Currently, our research is aimed at offering current and objective data regarding the road risk associated with psychosocial factors to contribute to the continuous improvement of the SGSST in the area of improving roads and tracks specifically in the district of Cerro Colorado. In order to determine the association of the human factor with the psychosocial component in road maintenance workers Settlement Amazonas Arequipa, with the study methodology in a quantitative approach, application type, descriptive level and an intentional non-probabilistic sampling was considered. For convenience, we worked with 42 workers according to the ease and disposition of those investigated. The work was carried out in the period of time from October to December 2023. Exposure was carried out to a variety of agents present in the work environment, which can be of a chemical, physical or biological nature. Likewise, the lack of safe and appropriate work procedures must be taken into account, which is crucial to ensure the safety of workers. With the conclusion that human risks such as cell phone misuse and smoking, 57.89% who always present this type of risk have an inadequate psychosocial factor, unlike workers who never presented this risk with 61.54%. % have relevant psychosocial factor showing the association.

Keywords: Road risks, psychosocial, workers.



INTRODUCCION

La presente investigación está orientada a ofrecer datos actuales y objetivos respecto al riesgo vial asociado factores psicosociales para aportar en la mejora continua del SGSST en el área de mejoramiento de carreteras y pistas específicamente en el distrito de Cerro Colorado asentamiento A de la ciudad de Arequipa y en lugares similares a este contexto, para tal fin, se recopilara información de lecturas seleccionadas que difunde la comunidad científica y se efectuará un análisis y consolidación de reportes de accidentes viales, lo que viene generando preocupación en autoridades y comunidad en general, por la presencia de accidentes incapacitantes, e incluso pérdida de vidas durante la labor diaria del trabajador, la investigación pretende coadyuvar en la disminución de riesgos viales y minimizar los componentes psicosociales inadecuados que afectan al trabajador de obras civiles en carreteras.

El primer capítulo contiene el análisis de la situación este trabajo se encuentra constituido por diversos elementos esenciales, que son la forma en que se ha determinado y clarificado el tema en cuestion, la exposicion del problema que se desea abordar, los objetivos que se persiguen con la investigacion, las preguntas o interrogantes que surgen a partir de dicho tema y, finalmente, la razon fundamental que justifica la importancia de llevar a cabo este estudio en particular. En el segundo capítulo del documento, se hace una referencia detallada al marco teórico, en el cual se exponen los antecedentes que sustentan y contextualizan el estudio que se está llevando a cabo y definición de términos, se toma como referente teorías relevantes y actuales con lo que coadyuva a la sustentación de la investigación. En el tercer capítulo del texto, se abordan de manera detallada tanto la hipótesis planteada como las variables que



se consideran esenciales para el desarrollo del estudio. El cuarto capítulo está formado por una detallada presentación de la metodología empleada en el estudio, que incluye tanto su diseño como una descripción minuciosa del mismo. Además, se abordan las razones que justifican la elección de este enfoque metodológico, se caracterizan la población objeto del estudio y sus particularidades, y se establece la manera en que se determina la muestra. También se discute la técnica utilizada para la recolección de datos, el instrumento que se emplea, así como las consideraciones respecto a la confiabilidad y validez de dicho instrumento. Por último, se describe el procedimiento que se sigue para llevar a cabo el recojo de datos de manera sistemática y eficaz.

En el quinto capítulo de este trabajo, se lleva a cabo una exhaustiva evaluación de los resultados, los cuales están organizados en tablas. Además, se realiza un análisis detallado y una interpretación minuciosa de dichas tablas, así como de los gráficos correspondientes. Finalmente, se presentan las conclusiones derivadas de toda esta evaluación y análisis. Capítulo IV. Procedimiento Metodológicas Capítulo VI. Aspecto Administrativo Capítulo VII. Propuesta preliminar de la estructura que se utilizará en la elaboración de la tesis.



CAPÍTULO I

ASPECTOS GENERALES

E la ciudad de Arequipa y en lugares similares a este contexto existe un gran riesgo de vías por el alto tránsito de vehículos, para tal fin, se recopilara información de lecturas seleccionadas que difunde la comunidad científica y se efectuará un análisis y consolidación de reportes de accidentes viales, lo que viene generando preocupación en autoridades y comunidad en general, por la presencia de accidentes incapacitantes, e incluso pérdida de vidas durante la labor diaria del trabajador.

Investigación pretende coadyuvar en la disminución de riesgos viales y minimizar los componentes psicosociales inadecuados que afectan al trabajador de obras civiles en carreteras.

Para cada uno de los peligros que se identifiquen, es necesario llevar a cabo una evaluación del riesgo asociado, lo cual implica valorar tanto la posible gravedad de las consecuencias que dicho peligro podría generar en caso de materializarse, como también la probabilidad o posibilidad de que dicha situación llegue a ocurrir en la práctica.

De acuerdo con los criterios técnicos establecidos para evaluar de manera adecuada la posible gravedad del daño que pueda ocurrir, es fundamental tener en cuenta dos aspectos principales: primero, las distintas partes del cuerpo que



podrían resultar afectadas por dicho daño, y segundo, la magnitud del mismo, la cual puede clasificarse como ligera, perjudicial o extrema

1.1. Planteamiento de la problemática

Cerca del noventa por ciento de todas las muertes relacionadas con accidentes de tránsito tienen lugar en naciones que se clasifican como de ingresos bajos y medios. Estos trágicos incidentes representan un costo significativo para estos países, equivalente aproximadamente al tres por ciento de su Producto Interno Bruto (PIB). Además, es importante destacar que un alarmante 49 por ciento de las personas que pierden la vida en incidentes viales a nivel mundial son, en realidad, peatones, ciclistas y motociclistas. En la vasta y diversa Región de las Américas, un análisis revela que aquellos usuarios de las vías de tránsito que se encuentran en situaciones de mayor vulnerabilidad, como son los peatones, los motociclistas y los ciclistas, contribuyen de manera significativa a la estadística de fatalidades vinculadas con accidentes de tránsito. En concreto, se ha observado que los peatones representan un preocupante 23% del total de muertes por esta causa, mientras que los motociclistas son responsables del 15% de estas trágicas pérdidas, y finalmente, los ciclistas constituyen el 3% del total de fallecimientos resultantes de incidentes en las vías. De los 32 países analizados en el estudio, un total de 21 ha implementado legislación que abarca de manera integral el uso de cinturones de seguridad en los vehículos. En el año 2011, durante la celebración del 51.º Consejo Directivo de la Organización Panamericana de la Salud (OPS), se aprobó un Plan de acción que tiene como propósito mejorar la seguridad vial. Este plan se basa en un profundo análisis de la situación actual en la Región, tomando en cuenta



diversos factores que afectan la seguridad en las vías. Este plan, el cual se alinea a la perfección con los principios establecidos en el Decenio de Acción para la Seguridad Vial, proporciona un conjunto de directrices claras y detalladas dirigidas a los Estados Miembros, conforme estos realizan esfuerzos y progresos hacia el ambicioso objetivo de prevenir y controlar de manera más efectiva el número de muertes que son causadas por incidentes de tránsito en la Región. Cabe destacar que en el año 1990, los accidentes viales se posicionaron en el noveno lugar dentro de la lista de pandemias que provocaban la mayor cantidad de muertes a nivel mundial.

Efraín Nino Chávez Pinazo, junto con otros colaboradores que participaron en la investigación titulada 'Rehabilitación y Mejoramiento de la carretera Pamplona-San Jose Cajatambo-Oyon', proponen la creación de un equipo de trabajo que esté encabezado por un sociólogo, con el objetivo de abordar de manera efectiva las dinámicas y relaciones dentro de la comunidad local. De la misma manera, es fundamental transmitir de forma efectiva a todos los niveles jerárquicos los objetivos y las estrategias que componen el proyecto, con el propósito de garantizar que todo el equipo que participa esté debidamente alineado y en sintonía. (3)

Sucari Escalante, Victoria Julia mostraron en los resultados que existe causal directa entre una variable u otra, lo que indica que mientras mayor sea la problemática psicosocial extra laboral, mayor serán los índices de accidentabilidad en los trabajadores(4) Las obras viales son un elemento importante en el desarrollo económico y social de una sociedad en este caso la segunda ciudad del Peru, Arequipa presenta una estructura compleja que requiere mantenimiento .En muchos proyectos programados no se considera



los riesgos humanos ,físicos y laborales, razón de interés del presente estudio que hace un abordaje de la asociación de estos riesgos con los factores psicosociales en trabajadores de mantenimiento de carretera Asentamiento Amazonas Arequipa .Los resultados responderán a la necesidad que tienen los diferentes sectores de la población involucrando la normativa en el reglamento nacional de gestión de infraestructura vial, aprobado por decreto supremo n° 034-2008-mtc donde el Ing de seguridad es un agente imprescindible e involucrado en las seguridad y salud laboral del trabajador de toda obra que se programe y se ejecute. , la investigación pretende coadyuvar en la disminución de riesgos viales y minimizar los componentes psicosociales inadecuados que afectan al trabajador de obras civiles en carreteras

1.2. Formulación del problema

1.2.1. Problema General

¿Qué asociación tiene los riesgos viales con el componente psicosocial en trabajadores de mantenimiento de carretera Asentamiento Amazonas A Arequipa 2023?

1.2.2. Problemas específicos

¿Cuál es la asociación del factor humano con el componente psicosocial en trabajadores de mantenimiento de carretera Asentamiento Amazonas A Arequipa 2023?

¿Cómo está asociado el factor físico con el componente psicosocial en trabajadores de mantenimiento de carretera Asentamiento Amazonas A Arequipa 2023?

¿Cuál es la asociación del factor laboral con el componente psicosocial en trabajadores de construcción de carretera Asentamiento Amazonas A Arequipa 2023?

¿Cómo es el componente psicosocial en trabajadores de mantenimiento de carretera Asentamiento Amazonas A Arequipa 2023?

1.3.J Justificación

Aporte teórico

Los hallazgos encontrados permitirán motivar la gestión de la seguridad en trabajadores de mejoramiento de vías en circulación de acuerdo a las normas em materia de SST, procesos de riesgo con el fin de garantizar intervenciones de prevención para el bienestar psicosocial, servirá para mitigar riesgo vial y factores psicosociales en obras viales

Aporte practico

Porque permitirá que los responsables de obras civiles como la rehabilitación mantenimiento temporal u ocasional de las carreteras. Es fundamental que se tomen en cuenta los descubrimientos y resultados que se han encontrado durante la investigación, de manera que se puedan desarrollar y establecer políticas efectivas de prevención que se fundamenten en los datos más actuales que se han proporcionado en el estudio realizado.

Los resultados serán informados a los responsables de la muestra y otras empresas con características similares, con el objetivo de planificar y ejecutar en relación con el factor humano vial, servirá para atender a los grupos de riesgo.

(5).



Aporte Metodológico

Porque se usará instrumentos de evaluación que cumplan con los estándares de validez y confiabilidad para conocer el riesgo vial, es un tema de impacto por ser los factores psicosociales como lo refiere en el manual de Carreteras (6).

1.4. Objetivos de la Investigación

1.4.1. Objetivo General

Establecer la asociación de los riesgos viales con el componente psicosocial en trabajadores de mantenimiento de carretera Asentamiento Amazonas Arequipa 2023

1.4.2. Objetivos Específicos

Determinar la asociación del factor humano con el componente psicosocial en trabajadores de mantenimiento de carretera Asentamiento Amazonas Arequipa 2023

Constatar la asociación del factor físico con el componente psicosocial en trabajadores de mantenimiento de carretera Asentamiento Amazonas Arequipa 2023

Evaluar la asociación del factor laboral con el componente psicosocial en trabajadores de mantenimiento de carretera Asentamiento Amazonas Arequipa 2023

Evaluar el componente psicosocial en trabajadores de mantenimiento de carretera Asentamiento Amazonas Arequipa 2023



CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes de investigación

2.1.1 A Nivel Internacional

Bilbao Jesús & Urquijo María (2022), La EESST 2015-2020 proponía acciones para reducir el impacto de los accidentes de tráfico en la siniestralidad laboral en el sector del transporte por carretera. En el Plan de Acción 2017-2018, el INSST propuso analizar las condiciones laborales de los conductores profesionales, resultando en un documento publicado en 2018 basado en la 6ª Encuesta Europea de Condiciones de Trabajo en España. El estudio indica que "los aspectos psicosociales presentan altos porcentajes", lo que llevó a analizar los factores de riesgo psicosocial y sus riesgos asociados, según la línea 3A.1 de la EESST 2015-2020, que propone mejorar las condiciones laborales en sectores con alta incidencia de accidentes y enfermedades. Este documento trata la prevención de riesgos psicosociales en el transporte terrestre, especialmente en la conducción de vehículos. Se han identificado los principales riesgos psicosociales asociados a la conducción en el transporte terrestre a partir de información de diversas instituciones y estudios. (1)

Mariñez Angelica, Escobar Janeth, Pardo Diana, Puello Cecilia (2018) Proyectos PRIBBENOW y Drummond destacan la necesidad de diferenciar entre



riesgos laborales reales y percibidos. Para analizar esta necesidad, es esencial estudiar los factores humanos en incidentes laborales desde una perspectiva psicosocial, enfocándose en la percepción del riesgo, la conducta segura y las actitudes. La teoría se apoya en el estudio de Alfonso Morillejo, que destaca la percepción del riesgo laboral como clave para entender la conducta de los trabajadores y la importancia de considerar factores cognitivos y psicosociales. En la prevención de riesgos laborales, los factores técnicos son clave para entender las causas de incidentes, como el mal uso de equipos, la exposición a agentes ambientales y la falta de procedimientos seguros. El factor humano se enfoca en la aptitud del trabajador. (2)

Mena Carlos R. (2018) Evaluación de la Percepción del Riesgo Vial en el Transporte de MONTEJO S.A. Según la OMS, cada año 1.24 millones de personas mueren y 50 millones sufren traumatismos por accidentes de tránsito en todo el mundo. Cada día mueren alrededor de 3.000 personas. El 22% son peatones, 23% motociclistas y 5% ciclistas. Para 2020, se proyecta que estos accidentes serán la tercera causa de muerte global. Las muertes por accidentes viales en Colombia son un grave problema, siendo el factor humano, tanto de conductores como de peatones, la principal causa. La investigación presenta la accidentalidad vial en Colombia y su relación con el factor humano, a través de encuestas a conductores, motociclistas y peatones a nivel nacional. Se seleccionaron 16,322 personas para un análisis de variables socioeconómicas, estilos de conducción, campañas de seguridad vial y accidentalidad. Se halló que la edad, sexo y nivel educativo son importantes en accidentes de tránsito, especialmente con estilos de conducción agresivos. Se proponen



recomendaciones para abordar el aumento de accidentes de tránsito, mejorar campañas de seguridad vial y optimizar la movilidad en el país. ⁽³⁾

2.1.2. Antecedentes nacionales

Becerra Telmo (2021) precisa que los conductores de transporte público de Lima, 2020. La tesis estudió la relación entre riesgos psicosociales y estrés laboral en conductores de buses de Lima. Se evaluaron intencionadamente a 436 conductores con cuestionarios de riesgos psicosociales y estrés laboral, incorporando variables como edad, estado civil y tipo de empresa para caracterizarlos. La investigación adoptó un enfoque positivista, con diseño cuantitativo correlacional y uso de encuestas en un horizonte cross-sectional. Los resultados mostraron una relación baja y significativa entre los riesgos psicosociales y el estrés laboral $R=0.036$. ⁽⁴⁾

Zapata Karen J. (2018) Este estudio analiza cómo el marco legal y normativo afectan la responsabilidad civil del empleador en accidentes laborales en la construcción vial en Perú, 2019-2021. Este punto es crucial, ya que aun no se han consolidado criterios jurisprudenciales en la magistratura laboral sobre la responsabilidad civil de los empleadores en accidentes de trabajo. Esta investigación se centra en el contexto de la construcción de infraestructura vial, dado que los accidentes en este sector tienen alta siniestralidad laboral. Un aspecto final a resaltar en la investigación es su aplicabilidad a otros sectores productivos en Perú, que también requieren reforma laboral. Propondremos cambios legislativos en la Ley N° 29783 para mejorar la responsabilidad civil en accidentes laborales y beneficiar a los trabajadores. Palabras clave: Derecho



laboral, trabajador, empleador, construcción, gestión de seguridad y salud, accidente laboral, responsabilidad civil, prueba, indemnización. (5)

2.2. Bases teóricas

2.2.1. Seguridad vial

Puede Se puede describir como la probabilidad de que suceda un evento dentro del entorno laboral, el cual posee características desfavorables que podrían resultar en algún tipo de daño. Este evento puede tener repercusiones de severidad variable y puede ser originado por una serie de condiciones laborales, ya sean directas, indirectas o incluso derivadas de la confluencia de varias circunstancias. Tal evento tiene la capacidad de provocar perturbaciones en la salud o integridad física del trabajador, así como también ocasionar daños a los materiales y equipos involucrados en el proceso de trabajo.

2.2.2. Seguridad vial Prevención de riesgos en carreteras

Equipo de protección personal

- Es fundamental que se elija y utilice vestimenta de trabajo que sea apropiada y adaptada específicamente a las diversas condiciones medioambientales que se puedan presentar en el lugar de trabajo, teniendo en consideración tanto las situaciones de frío intenso como las de lluvia.
- El calzado que se ofrecerá contará con una suela diseñada especialmente para ser antideslizante, lo que proporcionará una mayor seguridad y estabilidad al caminar.
- En el caso de que se lleve a cabo la manipulación manual de objetos que son pesados, es imperativo que el calzado utilizado cuente con una puntera



reforzada para brindar una mayor protección y seguridad a los pies del operario.

- El tipo de calzado que se proporcionará estará diseñado para asegurar, en cualquier circunstancia, un elevado nivel de protección y aislamiento contra diversos agentes atmosféricos, incluyendo, pero no limitándose a, la lluvia.

Vehículos para la conducción.

- La conducción se ajustará al terreno.
- Respetar siempre las normas de tráfico.
- Usar chalecos fluorescentes en vías públicas.
- Se usarán escalas para subir y bajar de la maquinaria pesada y de los camiones.
- Las escalas deben ser antideslizantes.
- Al usar la desbrozadora del tractor, se debe mantener cerrada la puerta de la cabina o usar gafas de protección.
- Las descargas de los camiones deben hacerse en zonas niveladas para evitar el vuelco al elevar la cama.

Herramientas

- Las herramientas manuales deberán ser utilizadas para el fin que han sido diseñadas.
- Las herramientas manuales deberán estar en buen estado de conservación.

Factor de Riesgo

Se define como el factor o la combinación de diversas variables que se encuentran dentro del entorno laboral y que tienen el potencial de provocar una reducción en el estado de salud de los empleados.

Los diversos factores que representan riesgos potenciales han sido organizados y categorizados en un total de cuatro grupos distintos:

- Condiciones de seguridad
- El entorno físico en el cual se lleva a cabo la actividad laboral

Fase de Evaluación de Riesgos

Durante esta etapa del proceso, se lleva a cabo la identificación de los diversos peligros que podrían surgir, así como la evaluación del riesgo asociado a cada uno de ellos. Este análisis es fundamental para determinar con precisión en qué grado se puede considerar que el proceso en cuestión es seguro y confiable. Consta de dos partes:

a) Identificación de Peligros

¿Para poder llevar a cabo esta tarea o actividad de manera efectiva, es fundamental que nos hagamos?

Estimación del Riesgo

Para cada uno de los peligros que se identifiquen, es necesario llevar a cabo una evaluación del riesgo asociado, lo cual implica valorar tanto la posible gravedad de las consecuencias que dicho peligro podría generar en caso de materializarse, como también la probabilidad o posibilidad de que dicha situación llegue a ocurrir en la práctica.

De acuerdo con los criterios técnicos establecidos para evaluar de manera adecuada la posible gravedad del daño que pueda ocurrir, es fundamental tener en cuenta dos aspectos principales: primero, las distintas partes del cuerpo que



podrían resultar afectadas por dicho daño, y segundo, la magnitud del mismo, la cual puede clasificarse como ligera, perjudicial o extrema.

Es posible que el empleado llegue a coincidir plenamente con la identificación de los factores de riesgo que ha llevado a cabo la empresa. En otras palabras, esto implica que el trabajador tenga una clara conciencia sobre la existencia de las diversas fuentes de peligro, de la misma manera en que la empresa también es consciente de ellas. No obstante, esto no implica que las dos partes involucradas asuman con el mismo grado de seriedad la situación ni que evalúen los riesgos en cuestión con la misma intensidad o les asignen la misma probabilidad de que puedan llegar a materializarse.

Equipo de P.P.

La evaluación de riesgos inicia la acción preventiva en la empresa. Es un medio para prevenir riesgos laborales, priorizando la acción antes de que surjan consecuencias. Tras la evaluación, la empresa debe establecer prioridades y adoptar medidas preventivas. Las medidas incluirán procedimientos de trabajo seguros que el trabajador deberá seguir. Si la percepción de riesgos del trabajador coincide con la evaluación de la empresa, se crean condiciones favorables para una gestión de riesgos exitosa. Es una condición necesaria, pero no suficiente, pues un trabajador puede conocer los peligros y riesgos y, aún así, actuar como si no lo hiciera. Ignorar los riesgos laborales significa que el trabajador no cumple con los procedimientos de prevención de la empresa.

Investigación Enfermedades Ocupacionales

La función principal de la Medicina Ocupacional es salvaguardar y promover tanto la salud como la capacidad laboral de los trabajadores. Además, se ocupa del bienestar integral, no solo de los trabajadores, sino también de sus familias



y el entorno en el que se desenvuelven. De este modo, la práctica de la Medicina desempeña un papel fundamental en la promoción y el mantenimiento de una gestión efectiva dentro de las empresas que se consideran saludables. El Médico Ocupacional cumple un rol fundamental y esencial en la disminución de la frecuencia con la que ocurren enfermedades y lesiones laborales. Su labor no solo se centra en aliviar el sufrimiento que pueden experimentar los trabajadores, sino que también se dedica a promover y resguardar la salud integral de las personas a lo largo de diferentes etapas de sus vidas, asegurando así un bienestar continuo y total. La Organización Mundial de la Salud, comúnmente conocida como OMS, junto con la Organización Internacional del Trabajo, que se abrevia como OIT, han establecido una definición sobre la Medicina del Trabajo, también denominada Medicina Ocupacional.

2.2.3. Factor Psicosocial

Las complejas interacciones que se producen entre las diversas características del trabajo, como su entorno inmediato, el nivel de satisfacción que se experimenta en el propio trabajo y las condiciones organizacionales en las que se desarrolla, están estrechamente ligadas, por un lado, a las habilidades y capacidades que posee el trabajador, así como a sus necesidades específicas, su contexto cultural y su grado de satisfacción en su vida personal, que trasciende el ámbito laboral. Todo esto, mediado por las percepciones y experiencias que cada individuo acumula a lo largo del tiempo, puede tener un impacto significativo tanto en la salud física y mental de los empleados como en su rendimiento general en las tareas que realizan y en su nivel de satisfacción con el trabajo que llevan a cabo.



Relaciones en el medio de trabajo

Se ha establecido una asociación entre el estrés profesional y las relaciones en el medio de trabajo; es decir, las relaciones del trabajador con sus colegas, sus superiores y sus subordinados y el apoyo social que le prestan los mismos (Payne, 1980). Cuando en un grupo la repartición de las funciones es ambigua, esta ambigüedad puede acelerar el deterioro de las relaciones entre sus miembros, creándose así riesgos de tensiones psicológicas que revisten la forma de insatisfacción en el trabajo. Por otra parte, Caplan y sus colaboradores (1975) observan que las tensiones profesionales se atenúan cuando el trabajador se siente apoyado socialmente por sus compañeros; este factor también interviene en los efectos del estrés profesional, en las funciones fisiológicas o en el hábito tabáquico. Es interesante advertir que en el caso de los controladores del tránsito aéreo el apoyo de amigos y colegas es más eficaz socialmente que el de los superiores jerárquicos.

Introducción de cambios en el lugar de trabajo

Se ha comprobado que existe una conexión significativa entre el estrés que experimentan los individuos en su entorno laboral y la naturaleza de las relaciones que mantienen en ese mismo ámbito. Esta dinámica incluye las interacciones que un trabajador tiene con sus compañeros de trabajo, así como con sus jefes y aquellos que están a su cargo. Además, es importante considerar el tipo de apoyo social que estos diferentes grupos brindan al empleado en cuestión (Payne, 1980). Cuando en un grupo se produce una falta de claridad en la asignación de las responsabilidades y funciones de sus integrantes, esta falta de definición puede propiciar un deterioro más rápido en las relaciones interpersonales entre los miembros del grupo. Como resultado de esta situación,



pueden surgir riesgos significativos de tensiones psicológicas, las cuales se manifiestan como una sensación de insatisfacción relacionada con el trabajo que realizan. En un análisis realizado por Caplan y sus colegas en 1975, se destaca la importante observación de que las tensiones y presiones que enfrentan los profesionales tienden a disminuir significativamente cuando el empleado percibe que cuenta con el respaldo y apoyo social de sus compañeros de trabajo. Este aspecto no solo juega un papel crucial en la mitigación del estrés laboral, sino que también influye en diversas funciones fisiológicas del individuo y puede tener un impacto en hábitos nocivos, como el consumo de tabaco. Es bastante fascinante notar que, en lo que respecta a los controladores del tránsito aéreo, el respaldo que reciben de sus amigos y compañeros colegas resulta ser mucho más efectivo desde el punto de vista social en comparación con el apoyo que podrían brindarles sus superiores jerárquicos en la organización.

2.3. Definición de Términos

Riesgos laborales

Los peligros que pueden encontrarse en una profesión específica o en una tarea laboral determinada, así como aquellos que están presentes en el entorno o en el lugar de trabajo, son factores que tienen el potencial de causar accidentes o cualquier tipo de incidente adverso. Estas situaciones pueden resultar en daños que afecten la salud de las personas, ya sea de forma física o psicológica. Es fundamental reconocer y abordar estos riesgos para garantizar un ambiente laboral seguro y saludable (24)



Capacitación: es concienciar a los trabajadores sobre los riesgos y fomentar su participación para mejorar el resultado de la organización, controlando los riesgos de las actividades.

Transporte: traslado de un determinado lugar a otro cumpliendo procedimientos de todo material peligro de mina.

Fatiga: es el agotamiento y falta de energía después de un esfuerzo físico o mental intenso.

Fatiga fisiológica: es la disminución de la capacidad física de un trabajador.

Descanso: es el acto de detenerse temporalmente durante la realización de una tarea o actividad, con el propósito de proporcionar calma, relajación y alivio a tanto el cuerpo como a la mente, reduciendo la fatiga y malestares tanto físicos como emocionales.

El cansancio: se refiere a la sensación de no tener energías suficientes después de llevar a cabo tareas físicas, mentales o emocionales, o debido a no haber descansado adecuadamente. **plan de minado:** es un documento que detalla todas las acciones planificadas durante un período, incluyendo límites de áreas, metodología de trabajo, costos, medidas de seguridad y posibles impactos ambientales

2.4. Hipótesis

2.4.1. Hipótesis general

Existe una asociación significativa de los riesgos viales con el componente psicosocial en trabajadores de mantenimiento de carretera Asentamiento Amazonas A Arequipa 2023

2.4.2. Hipótesis específicas

El factor humano tiene asociación significativa con el componente psicosocial en trabajadores de construcción de carretera Asentamiento Amazonas A Arequipa 2023

El factor físico está asociado significativamente con el componente psicosocial en trabajadores de construcción de carretera Asentamiento Amazonas A Arequipa 2023

El riesgo laboral está asociado significativamente con el componente psicosocial en trabajadores de mantenimiento de carretera Asentamiento Amazonas A Arequipa 2023

Existe un componente psicosocial inadecuado en trabajadores de mantenimiento de carretera Asentamiento Amazonas A Arequipa 2023.

2.5. VARIABLES

2.5.1. Variable independiente

- Riesgo Vial

2.5.2. Variable dependiente

- Factor Psicosocial

2.6. OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES

Tabla 1

Operación de variables

Variables	Dimensiones	Indicadores	Escala De Valoración	Escala De Medicación
-----------	-------------	-------------	----------------------	----------------------



variable independiente	riesgo vial	1.1. riesgo humano	1.1.1. uso de celular constante		
			1.1.2. navegación,		
			1.1.3. fumar		
			1.1.4. ingesta de bebidas energizantes		
	riesgo físico	1.2. riesgo físico	1.2.1. fatigo	siempre	
			1.2.2. sueño	ocasional	nomin
			1.2.3. somnolencia	mente	al
			1.2.4. desnutrición	nunca	
			1.2.5. insolación		
	riesgo laboral	1.3. riesgo laboral	1.3.1. conflictos		
1.3.2. acoso laboral					
1.3.3. discriminación					
1.3.4. sobre carga					
variable dependiente	factor psicossocial	2.1. componente s	1.3.4. extenuación	pertinente	
			2.1.1. psicológico	186-125	
			2.1.2. social	aceptable	nomin
				124-63	al
				inadecuado	



CAPÍTULO III

METODOLÓGIA

3.1. Diseño de investigación

Enfoque cuantitativo, tipo aplicativo, nivel descriptivo.

Es descriptiva ya que describirá los datos de riesgo vial asociado a la dimensión psicosocial

No se considera un estudio experimental, dado que en este caso no se llevará a cabo ninguna manipulación de las variables involucradas en la investigación.

De acuerdo con el enfoque temporal, se clasifica como un estudio de corte transversal, dado que la recopilación de información se llevará a cabo en un único momento específico, sin realizar seguimientos posteriores. Es descriptivo, causal-explicativo.

Tabla 2

Proceso de la metodología

Insignia	Considerado
M	: es la muestra de trabajadores
A	: asociación entre variables estudiadas
Ox	: mediciones riesgo vial
Oy	: dimensión psicosocial



3.2. Método de investigación

Se empleó el método científico.

Los métodos empíricos permiten identificar las características del objeto de estudio a través de la observación científica y la percepción sensorial directa.

Método hipotético-deductivo: Este método se aplica al proponer una hipótesis a partir de inferencias sobre datos empíricos y su relación causa-efecto.

Método inductivo: Generalizaciones se derivan de evaluaciones muestrales.:

3.3. Población y muestra

3.3.1. Población

La población es finita integrada por 42 trabajadores que laboran en el mantenimiento de la carretera del asentamiento Amazonas Arequipa datos verificables en la planilla de pagos correspondiente a los meses de octubre a diciembre del 2023.

3.3.2. Muestra

Por ser un estudio descriptivo se consideró un muestreo no probabilístico intencional, por conveniencia se trabajó con 42 trabajadores según la facilidad y disposición de los investigados de la obra

Se desarrollo en el lapso de tiempo de octubre a diciembre del 2023

Criterios de Inclusión

Trabajadores que se encuentran consignados en la planilla de pagos de la muestra

Trabajadores con sus respectivas autorizaciones.

Trabajadores que firmaron la carta de consentimiento



Criterios de exclusión

Trabajadores que no firmaron la carta de consentimiento

Trabajadores que no desean participar en la investigación

3.4. Técnicas e instrumentos

3.4.1. Técnicas

Se emplearon para la recolección de datos en este estudio incluyeron tanto la técnica de observación como la aplicación de encuestas, las cuales se llevaron a cabo con el objetivo de analizar las dos variables en cuestión.

3.4.2. Instrumentos

Para medir la Variable Independiente

Para recolectar la información del riesgo vial se aplicó la observación planificada teniendo como referencia y adaptación el utilizado por Luz Ángela Sánchez Triviño Blanca Álzate Ramírez se se uso 14 ítems siendo las respuestas siempre ocasionalmente nunca divididas en las dimensiones riesgo humano, físico y laboral

3.4.2.1. Para medir la Variable Dependiente

Para la variable factor psicosocial: se uso un cuestionario de 62 ítems y se recolectará la información de los componentes de evitación, familiar, enfrentamiento y cognitivo,

Valoración

Si 3 Puntos

N0 2 puntos



A veces 1 punto

Calificación

Pertinente 180-121

Aceptable 120-61

Inadecuado 60 -0

3.5. Procedimiento

Coordinación con los responsables de la muestra escogida

Se informó a los trabajadores mediante un consentimiento informado,

Se identificó a los investigados

Se aplicó el instrumento de manera individual utilizando el ambiente de su centro laboral

Se explicó a la muestra el objetivo de la evaluación e indicándoles los pasos para poder responder de acuerdo a la ficha técnica

Se cumplió con las normas éticas y legales,

Se informó respecto a la confidencialidad y anonimato

Luego de la aplicación de los instrumentos se analizó los datos utilizando cuadros, tabulación, tablas e interpretación.

3.6. Diseño de contrastación de hipótesis

La información fue analizada utilizando el software estadístico conocido como SPSS, lo cual facilitará un manejo más efectivo y adecuado de los resultados obtenidos.

La distribución chi cuadrada fue empleada para determinar la relación o asociación que existe entre dos variables que son de tipo cuantitativo.



Donde:

- x^2 : chi cuadrada
- : f_o Frecuencia observada
- : f_e Frecuencia esp.

Figura 1

Formula para la muestra

$$x_c^2 = \sum \frac{(f_o - f_e)^2}{f_e}$$



CAPÍTULO IV

ANÁLISIS DE RESULTADOS Y DISCUSIÓN

Seguridad vial para prevención de riesgos Psicosociales

Es fundamental que se elija y utilice vestimenta de trabajo que sea apropiada y adaptada específicamente a las diversas condiciones medioambientales que se puedan presentar en el lugar de trabajo, teniendo en consideración tanto las situaciones de frío intenso como las de lluvia.

•El calzado que se ofrecerá contará con una suela diseñada especialmente para ser antideslizante, lo que proporcionará una mayor seguridad y estabilidad al caminar.

En el caso de que se lleve a cabo la manipulación manual de objetos que son pesados, es imperativo que el calzado utilizado cuente con una puntera reforzada para brindar una mayor protección y seguridad a los pies del operario.

•El tipo de calzado que se proporcionará estará diseñado para asegurar, en cualquier circunstancia, un elevado nivel de protección y aislamiento contra diversos agentes atmosféricos, incluyendo, pero no limitándose a, la lluvia.

Vehículos para la conducción.

- La conducción se ajustará al terreno.
- Respetar siempre las normas de tráfico.
- Usar chalecos fluorescentes en vías públicas.



- Se usarán escalas para subir y bajar de la maquinaria pesada y de los camiones.
 - Las escalas deben ser antideslizantes.
 - Al usar la desbrozadora del tractor, se debe mantener cerrada la puerta de la cabina o usar gafas de protección.
 - Las descargas de los camiones deben hacerse en zonas niveladas para evitar el vuelco al elevar la cama.
- a) Herramientas
- Las herramientas manuales deberán ser utilizadas para el fin que han sido diseñadas.
 - Las herramientas manuales deberán estar en buen estado de conservación.

Factor de Riesgo

Se define como el factor o la combinación de diversas variables que se encuentran dentro del entorno laboral y que tienen el potencial de provocar una reducción en el estado de salud de los empleados.

Los diversos factores que representan riesgos potenciales han sido organizados y categorizados en un total de cuatro grupos distintos:

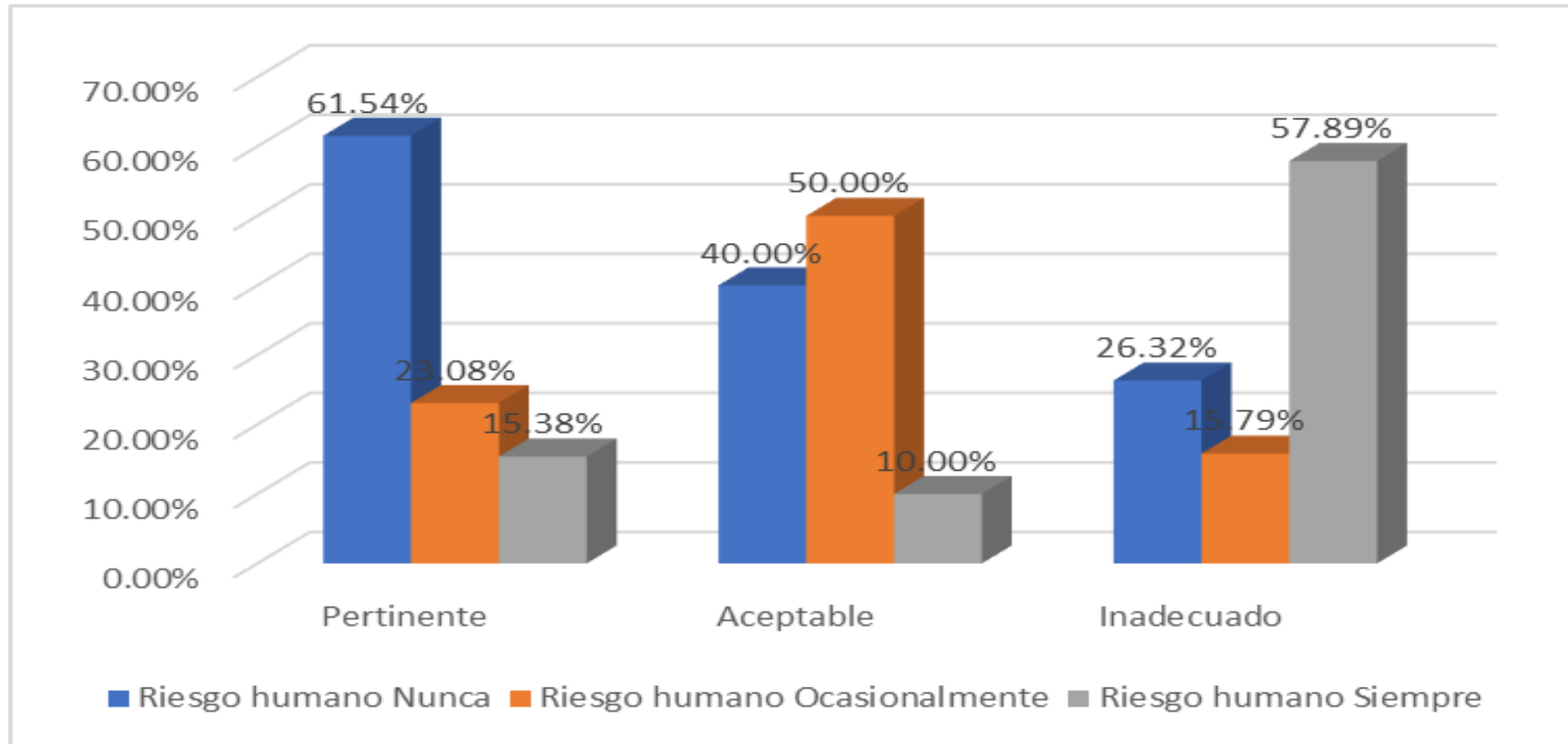
- Condiciones de seguridad
- El entorno físico en el cual se lleva a cabo la actividad laboral

Fase de Evaluación de Riesgos

Durante esta etapa del proceso, se lleva a cabo la identificación de los diversos peligros que podrían surgir, así como la evaluación del riesgo asociado a cada uno de ellos. Este análisis es fundamental para determinar con precisión en qué grado se puede considerar que el proceso en cuestión es seguro y confiable.

Figura 2

Riesgo humano asociado al componente psicosocial en trabajadores de construcción de carretera asentamiento amazonas Arequipa 2023.





Según la Tabla N.º 03, referido a riesgo humano asociado al componente psicosocial en trabajadores de construcción de carretera Asentamiento Amazonas a Arequipa 2023. Podemos observar en los trabajadores que tiene un como factor psicosocial pertinente en el cual el mayor porcentaje en estos trabajadores del 61,54% nunca tiene riesgo de tipo humano seguido del 23,08% de trabajadores que ocasionalmente tiene riesgo humano.

En los trabajadores que tiene un aceptable comportamiento psicosocial el mayor porcentaje del 50,00% de los trabajadores tiene ocasionalmente riesgo de tipo humano. Así también podemos observar en el grupo de los trabajadores que tienen un inadecuado factor psicosocial el mayor porcentaje del 57,89% de los trabajadores siempre presentan riesgo de tipo humano como uso de celular constante.

La prueba estadística Chi Cuadrada resulto que la $\chi^2_c = 11.692$ calculada es mayor que la $\chi^2_0 = 9.4877$ tabulada; con grados libertad 4 y una probabilidad de 0.019 es decir por consiguiente la prueba es significativa por lo tanto el riesgo humano está asociado al componente psicosocial en trabajadores de construcción de carretera Asentamiento Amazonas a Arequipa 2023.

Se puede indicar que los trabajadores que tienen un inadecuado factor psicosocial con el 57,89% siempre presenta riesgo humano a diferenciade los trabajadores que tiene pertinente factor psicosocial el mayor porcentaje del 61,54% unca presentan riesgo de tipo humano.

Tabla 4

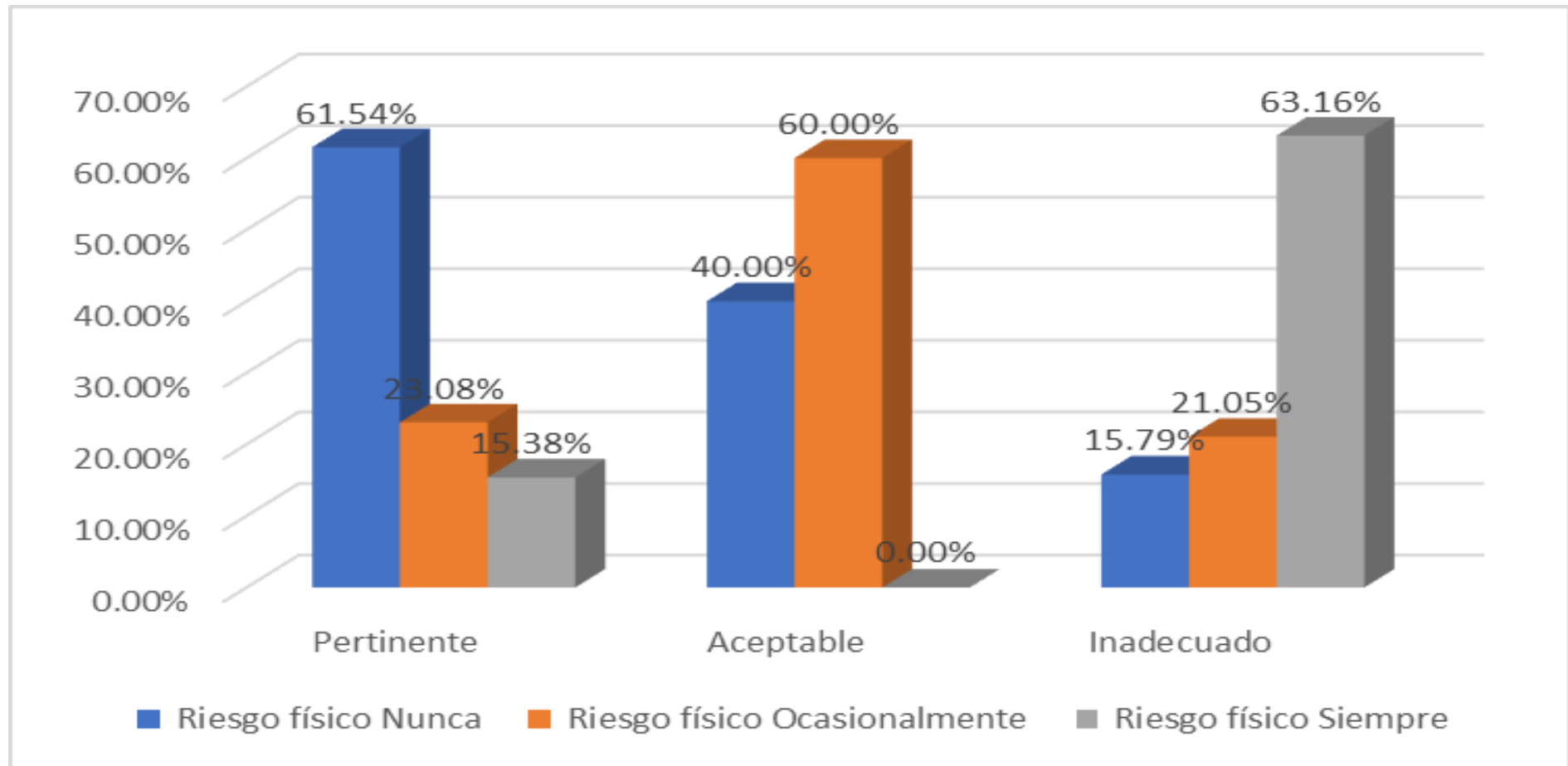
Riesgo físico asociado al componente psicosocial en trabajadores de construcción de carretera asentamiento Amazonas Arequipa.

Riesgo físico	Componente Psico Social							
	Pertinente		Aceptable		Inadecuado		Total	
	fi	%	fi	%	fi	%	fi	%
Nunca	8	61.54%	4	40.00%	3	15.79%	15	35.71%
Ocasionalmente	3	23.08%	6	60.00%	4	21.05%	13	30.95%
Siempre	2	15.38%	0	0.00%	12	63.16%	14	33.33%
Total	13	100.00%	10	100.00%	19	100.00%	42	100.00%
Chi2 Calculado	: 14.505		GL		: 4			
Chi2 Tabulado	: 9.487		Probabilidad		: 0.005			

SIGNIFICATIVO

Figura 3

Riesgo físico asociado al componente psicosocial en trabajadores de construcción de carretera asentamiento Amazonas Arequipa.





Según la Tabla N.º 04, referido a riesgo físico asociado al componente psicosocial en trabajadores de construcción de carretera Asentamiento Amazonas a Arequipa 2023. Podemos observar en los trabajadores que presentaron pertinente el factor psicosocial de los trabajadores con el 61,54% nunca presentaron riesgo físico así también el 23,08% de trabajadores en este grupo presentaron ocasionalmente riesgo físico.

En los trabajadores que tiene el factor psicosocial aceptable el 60,00% de los trabajadores ocasionalmente presentan riesgo físico. Así también de observa en los trabajadores que como factor psicosocial presentan niveles inadecuados el mayor porcentaje en este grupo del 63,16% siempre presentaron riesgo físico como fatiga, insolación, somnolencia.

La prueba estadística Chi Cuadrada resulto que la $\chi^2_c = 14.505$ calculada es mayor que la $\chi^2_0 = 9.4877$ tabulada; con grados libertad 4 y una probabilidad de 0.005 es decir por consiguiente la prueba es significativa por lo tanto el riesgo físico está asociado al componente psicosocial en trabajadores de construcción de carretera Asentamiento Amazonas a Arequipa 2023.

Se puede indicar que los trabajadores que tiene un factor psicosocial inadecuado con el 63,16% siempre tienen riesgo físico a diferencia de los trabajadores con pertinentes en el factor psicosocial.

Tabla 5

Riesgo laboral asociado al componente psicosocial en trabajadores de construcción de carretera asentamiento amazonas a Arequipa 2023.

Riesgo Laboral	Componente Psico Social							
	Pertinente		Aceptable		Inadecuado		Total	
	fi	%	fi	%	fi	%	fi	%
Nunca	8	61.54%	0	0.00%	4	21.05%	12	28.57%
Ocasionalmente	4	30.77%	6	60.00%	3	15.79%	13	30.95%
Siempre	1	7.69%	4	40.00%	12	63.16%	17	40.48%
Total	13	100.00%	10	100.00%	19	100.00%	42	100.00%

Chi2 Calculado : 15.325

GL : 4

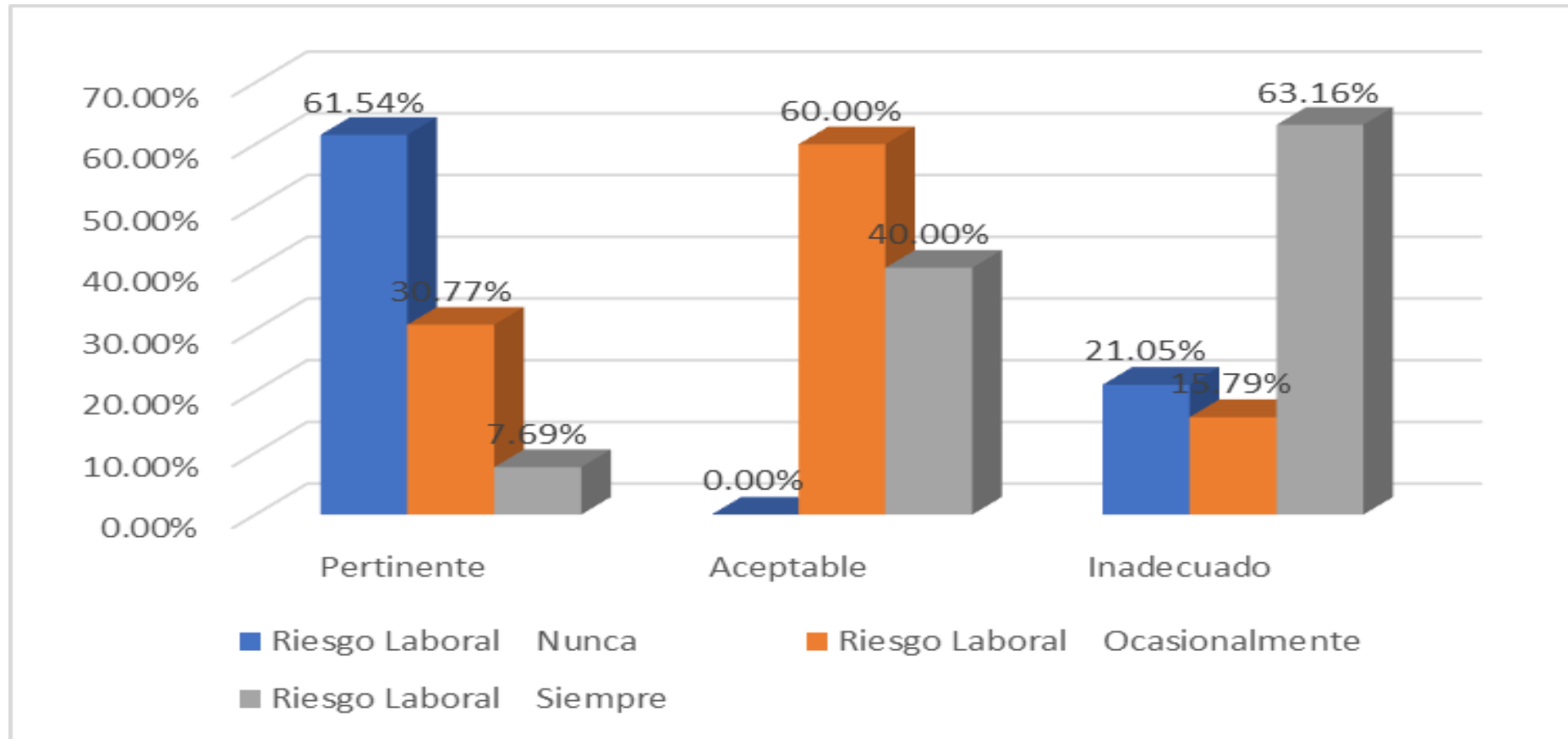
Chi2 Tabulado : 9.487

Probabilidad : 0.004

SIGNIFICATIVO

Figura 4

Riesgo laboral asociado al componente psicosocial en trabajadores de construcción de carretera asentamiento amazonas a Arequipa 2023





Según la Tabla N° 05, referido a riesgo laboral asociado al componente psicosocial en trabajadores de construcción de carretera Asentamiento Amazonas a Arequipa 2023. Podemos observar en los trabajadores que tiene un factor psicosocial pertinente la mayor incidencia del 61,54% de trabajadores nunca presentaron riesgo laboral. Se observa también en los trabajadores que tiene un factor psicosocial aceptable en este grupo un mayor porcentaje del 60,00% de los trabajadores ocasionalmente presentaron riesgo labora.

El 63,16% de trabajadores que siempre presentaron riesgo laboral como conflictos, discriminación tienen un inadecuado factor psicosocial. Es decir que a menos riesgo laboral mejor niveles psicosociales y a más riesgo laboral más inadecuado es el factor inadecuado psicosocial.

La prueba estadística Chi Cuadrada resulto que la $\chi^2_c = 15.325$ calculada es mayor que la $\chi^2_0 = 9.4877$ tabulada; con grados libertad 4 y una probabilidad de 0.004 es decir por consiguiente la prueba es significativa por lo tanto el riesgo laboral está asociado al componente psicosocial en trabajadores de construcción de carretera Asentamiento Amazonas a Arequipa 2023.

Tabla 6

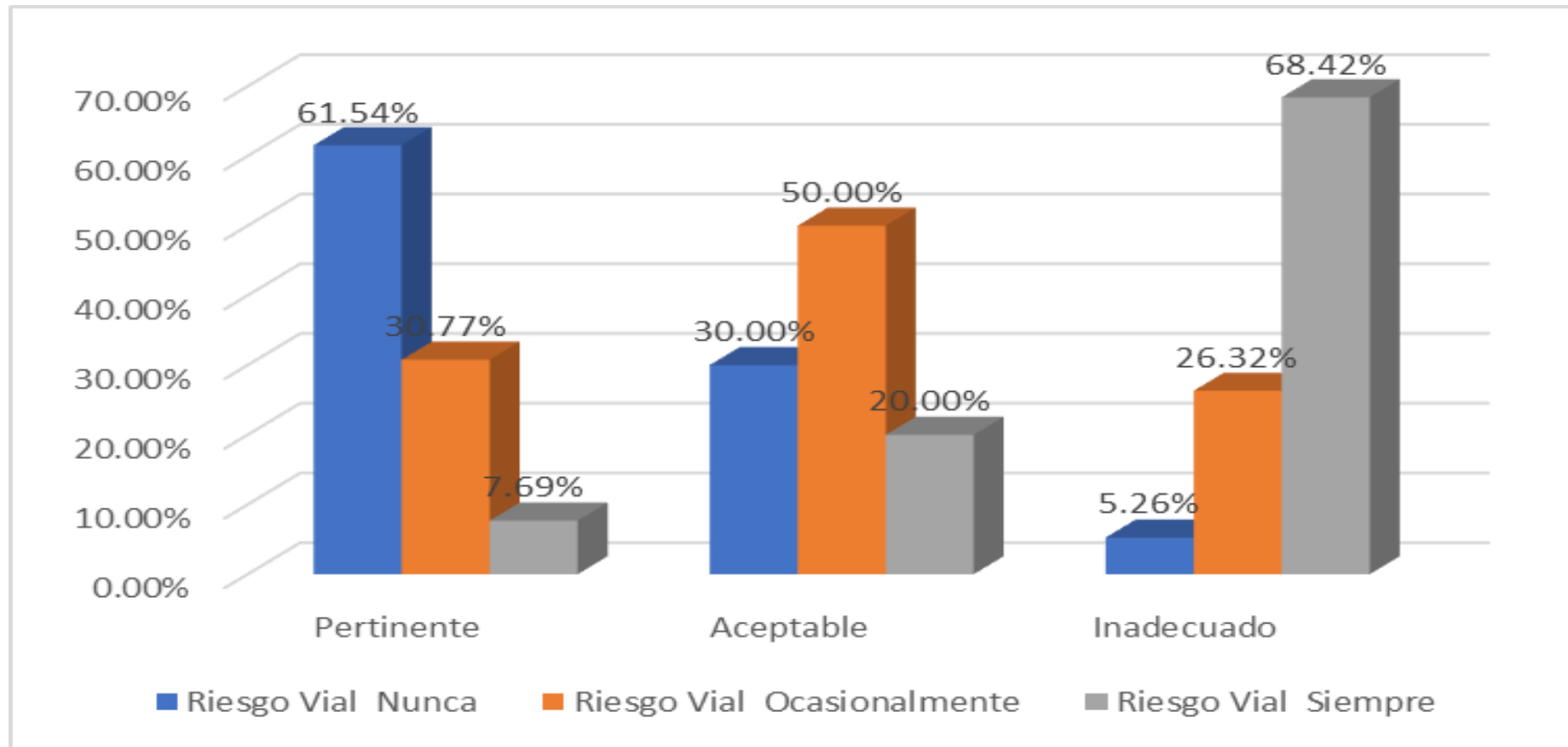
Riesgo vial asociado al componente psicosocial en trabajadores de construcción de carretera asentamiento amazonas a Arequipa 2023

Riesgo Vial	Componente Psico Social							
	Pertinente		Aceptable		Inadecuado		Total	
	fi	%	fi	%	fi	%	fi	%
Nunca	8	61.54%	3	30.00%	1	5.26%	12	28.57%
Ocasionalmente	4	30.77%	5	50.00%	5	26.32%	14	33.33%
Siempre	1	7.69%	2	20.00%	13	68.42%	16	38.10%
Total	13	100.00%	10	100.00%	19	100.00%	42	100.00%

Chi2 Calculado	: 18.30	GL	: 4
Chi2 Tabulado	: 9.487	Probabilidad	: 0.001
			SIGNIFICATIVO

Figura 5

Riesgo vial asociado al componente psicosocial en trabajadores de construcción de carretera asentamiento amazonas a Arequipa 2023.



Según la Tabla N.º 06, referido a riesgo vial asociado al componente psicosocial en trabajadores de construcción de carretera Asentamiento Amazonas a Arequipa 2023. Podemos observar en los trabajadores que son pertinentes en el componente psicosocial el mayor porcentaje del 61,54% nunca presentaron riesgo vial seguido del 30,77% ocasionalmente presentaron riesgo vial.

En los trabajadores que presentan aceptables componentes psicosociales el mayor porcentaje de ese grupo presentan ocasionalmente riesgo vial con el 50,00% de trabajadores.

Así mismo podemos observar en los trabajadores que presentaron inadecuados componentes psicosociales el 68,42% de los trabajadores siempre presentaron riesgo vial.

La prueba estadística Chi Cuadrada resulto que la $\chi^2_c = 18.30$ calculada es mayor que la $\chi^2_t = 9.4877$ tabulada; con grados libertad 4 y una probabilidad de 0.001 es decir por consiguiente la prueba es significativa por lo tanto el riesgo vial está asociado al componente psicosocial en trabajadores de construcción de carretera Asentamiento Amazonas a Arequipa 2023.

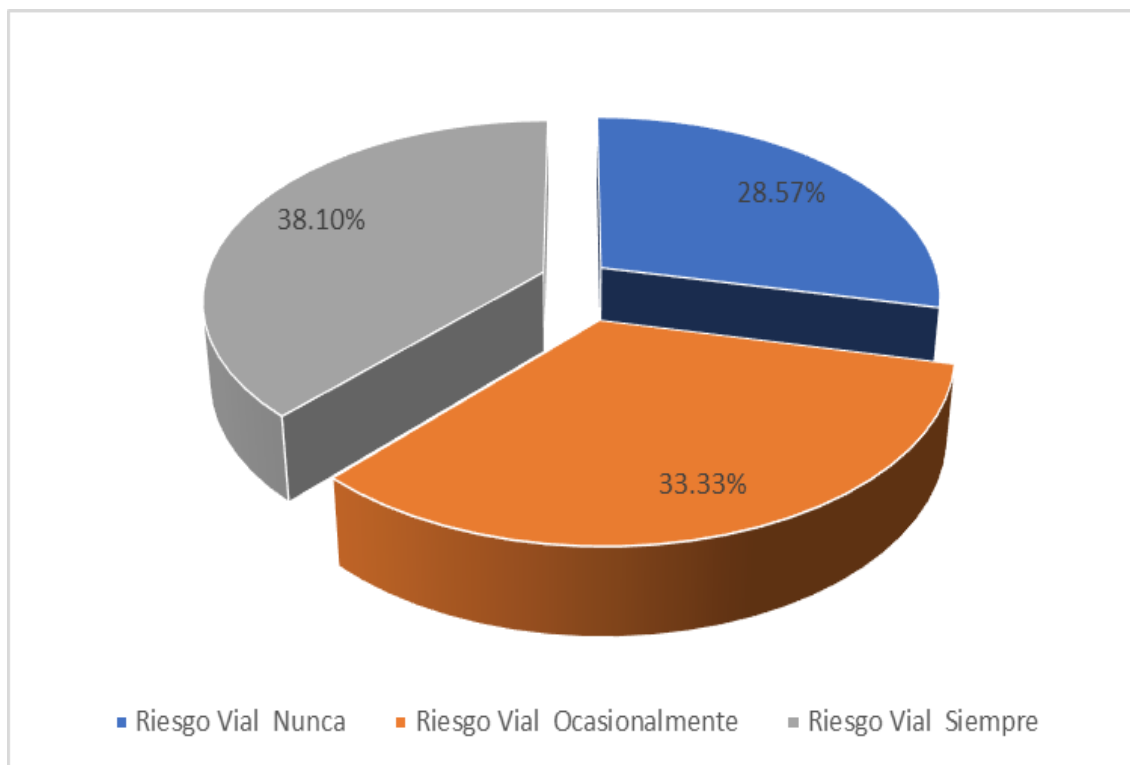
Tabla 7

Riesgo vial de los trabajadores de construcción de carretera asentamiento amazonas Arequipa 2023.

Riesgo Vial	fi	%
Nunca	12	28.57%
Ocasionalmente	14	33.33%
Siempre	16	38.10%
Total	42	100.00%

Figura 6

Riesgo vial de los trabajadores de construcción de carretera asentamiento amazonas Arequipa 2023.



Según la Tabla N.º 07, referido a riesgo vial en trabajadores de construcción de carretera Asentamiento Amazonas a Arequipa 2023. Podemos observar en los trabajadores se encontró que el 38,10% siempre presentar riesgo vial el 33,33% de los trabajadores ocasionalmente percibieron riesgo vial y se identificó que un 28,57% de los trabajadores de construcción de carreteras nunca manifestaron riesgo vial.

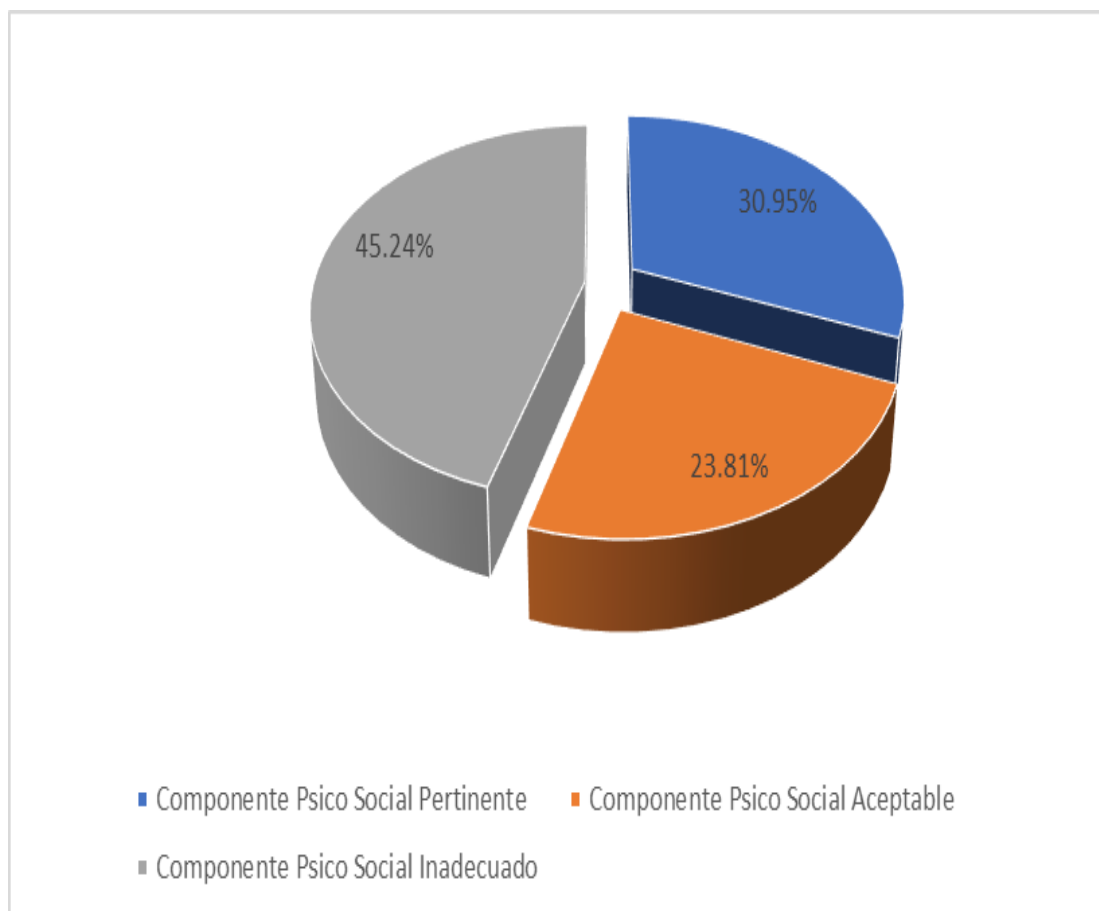
Tabla 8

Componente psicosocial de los trabajadores de construcción de carretera asentamiento amazonas Arequipa 2023.

Componente Psico Social	fi	%
Pertinente	13	30.95%
Aceptable	10	23.81%
Inadecuado	19	45.24%
Total	42	100.00%

Figura 7

Componente psicosocial de los trabajadores de construcción de carretera asentamiento amazonas Arequipa 2023.





Según la Tabla N.º 6, referido al componente psicosocial en trabajadores de construcción de carretera Asentamiento Amazonas a Arequipa 2023. Podemos observar el mayor porcentaje de los trabajadores del 45,24% tiene inadecuado componente psicosocial, el 30,95% de los trabajadores se encontró pertinente el factor psicosocial y un 32,81% de los trabajadores presentaron en factor psicosocial aceptable.



DISCUSIÓN

Angelica del Pilar Marinez Desde la perspectiva de la prevención de riesgos laborales, se ha llegado a la conclusión de que los factores técnicos constituyen un elemento fundamental y esencial que sirve como base inicial para el análisis y estudio de las causas que dan lugar a los incidentes en el entorno laboral. Esto incluye, por ejemplo, el uso inadecuado de los equipos y herramientas de trabajo, así como su mantenimiento deficiente, además de las instalaciones que podrían no estar en condiciones óptimas. También se considera la exposición a una variedad de agentes presentes en el ambiente laboral, que pueden ser de naturaleza química, física o biológica. Asimismo, se debe tener en cuenta la falta de procedimientos de trabajo que sean seguros y adecuados, lo cual es crucial para garantizar la seguridad de los trabajadores. Los antecedentes relacionados con el factor humano se enfocan principalmente en la investigación y el análisis de las habilidades, competencias y capacidades del trabajador en su entorno laboral. Es así que desde nuestro estudio respaldamos la teoría demostrando a través de nuestros resultados que los riesgos viales como los humanos, físicos y laborales están asociados al componente psicosocial por tener una prueba estadística significativa ($p < 0.05$) el cual se demostró en todas sus dimensiones contrastando la hipótesis establecida. Sin embargo, en el estudio de Telmo Segundo Becerra Salas (2021) demostró obteniendo resultados los cuales evidenciaron que existe una relación estadísticamente significativa baja entre los riesgos psicosociales y el estrés laboral ($r = 0.36$.)

Jesús Pérez (2022) Se señala que los principales factores que representan un riesgo psicosocial, así como los peligros relacionados con las diversas actividades de conducción que se llevan a cabo en la industria del transporte



terrestre, se identifican a partir de la revisión de la documentación y la información proporcionada. El riesgo físico como fatiga, sueño e insolación está asociado al componente psicosocial ya que se encontró en los trabajadores que presentaron siempre el 63,16% tiene un inadecuado componente psicosocial.



CONCLUSIONES

PRIMERA: Los riesgos viales como los humanos, físicos y laborales están asociados al componente psicosocial por tener una prueba estadística significativa ($p < 0.05$) el cual se demostró en todas sus dimensiones contrastando la hipótesis establecida. (cuadro 1-6)

SEGUNDA: Los riesgos humanos como uso indebido del celular y el fumar se encontró el 57,89% que siempre presentan este tipo de riesgo tiene un factor psicosocial inadecuado a diferencia de los trabajadores que nunca presentaron este riesgo con el 61,54% tiene pertinente factor psicosocial de mostrando la asociación.

TERCERA: El riesgo físico como fatiga, sueño e insolación está asociado al componente psicosocial ya que se encontró en los trabajadores que presentaron siempre el 63,16% tiene un inadecuado componente psicosocial

CUARTA: Los trabajadores que presentaron siempre riesgo laboral como conflictos y cansancio laboral representado en un 63,16% tienen inadecuado componente psicosocial a diferencia de los trabajadores que nunca presentaron riesgo laboral el 61,54% tiene pertinente el factor psicosocial.



RECOMENDACIONES

PRIMERA: A las empresas capacitar constantemente sobre los riesgos viales uso de los equipos de protección personal inculcando responsabilidad, disciplina e información o cultura de seguridad para poder fomentar la práctica de cumplir con los protocolos para poder desarrollar mejor resultados de trabajo en el personal.

SEGUNDA: Mejorar la recolección de los datos sobre componentes psicosociales en los trabajadores para poder identificar este factor que se demostró que tiene efecto en la seguridad vial.

TERCERA: Implementar charlas y talleres para poder intervenir en el factor psicosocial que presentan los trabajadores desarrollando planes de intervención a nivel grupal e individual impartido por los profesionales competentes de la empresa.

CUARTA: A los estudiantes que están investigando en esta línea científica tomar en cuenta estos resultados ya que la data obtenida brindara mayor conocimiento para seguir reforzando las teorías que ayudaran a mejor aplicación.



REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Villalobos, G. (2004). Vigilancia epidemiológica de los factores psicosociales. Aproximación conceptual y valorativa. *Ciencia y trabajo*, 6(14), 197-201. Recuperado de: https://aprendeenlinea.udea.edu.co/lms/moodle/file.php/402/factores_si_cosociales.pdf
- Neira Diaz, V. I. (2022). Relación entre Riesgo ergonómico y síntomas Musculo esqueléticos en Docentes de la Universidad Católica de Santa María que Realizan Teletrabajo. Arequipa, 2021 [Universidad Católica de Santa María]. <https://repositorio.ucsm.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12920/12290/K4.2457.MG.pdf?sequence=1#:~:text=Conclusi%C3%B3n%3A%20El%20riesgo%20ergon%C3%B3mico%20alto,molestias%20fuertes%20y%20molestias%20moderadas>
- Flores M, Chávez M, Aragón LE. Situaciones que generan ansiedad en estudiantes de Odontología. *J Behav Health Soc Issues* [Internet]. 1 de noviembre de 2016 [citado 4 de junio de 2020];8(2):35-41. Disponible en <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2007078017300147>
- Reyes Marrero R, de Portugal Fernández del Rivero E. Trastornos de ansiedad. *Med - Programa Form Médica Contin Acreditado* [Internet]. 1 de septiembre de 2019 [citado 14 de junio de 2020];12(84):4911-7. Disponible en <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0304541219301982>



- Cañete Sánchez DA. Nivel de Ansiedad en Estudiantes de Medicina de la Universidad Nacional de Caaguazú, 2019 [Trabajo final de Grado]. [coronel Oviedo - Paraguay]: Universidad Nacional de Caaguazú; 2019.
- Cardona JA, Pérez D, Rivera S, Gómez J, Reyes A. Prevalencia de ansiedad en estudiantes universitarios* Prevalence of anxiety in university students. 2015;11(1):11. Disponible en <http://www.scielo.org.co/pdf/dpp/v11n1/v11n1a06.pdf>
- Céspedes Condoma E. Propiedades psicométricas del inventario de ansiedad de estado y ansiedad rasgo en niños y adolescentes de Lima Sur [Internet] [Pregrado]. [Lima - Perú]: Universidad Autónoma del Perú; 2015. Disponible en <https://hdl.handle.net/20.500.13067/135>
- Mamani Huanca DC. Depresión, ansiedad y estado nutricional del adulto mayor albergado en los centros de atención residencial de la provincia de Puno y Chucuito. Agosto – octubre del 2016 [Internet]. 2016. Available from: http://repositorio.unap.edu.pe/bitstream/handle/UNAP/5056/Mamani_Huanca_Diana_Carolina.pdf?sequence=1&isAllowed=y.
- Ansiedad Machaco Silvestre, E. S. (2021). Propuesta del sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo de la empresa emsermul santa catalina para minimizar accidentes en la unidad minera acumulación yauricocha 2018. Universidad Nacional Santiago Antúnez de Mayolo.
- Sonia Lidia Romero Vela, Guido Benedicto Palumbo Pinto, Jorge Lázaro Franco Medina, & Luis Pablo Diaz Tito. (2022). Gestión de seguridad laboral en organizaciones públicas del Perú. Revista Venezolana de Gerencia, 27(99), 1126-1139. <https://doi.org/10.52080/rvgluz.27.99.17>



Ugaz Olivares, M., & Soltau Salazar, S. (2011). Implicancias de la Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo.

Vásquez Bastidas, M. L. (2023). Imaginarios sociales de la seguridad laboral de trabajadores y jefes inmediatos en Pereira y Dosquebradas (Colombia).

Revista Miradas, 18(1), 135-154.

<https://doi.org/10.22517/25393812.25329>

<https://www.factorpsicosociales.com/wp-content/uploads/2019/02/FPS-OIT-OMS.pdf>



ANEXOS



ANEXO 1. Matriz de consistencia.

RIESGOS VIALES ASOCIADO AL COMPONENTE PSICOSOCIAL EN TRABAJADORES DE MEJORAMIENTO DE CARRETERA DEL ASENTAMIENTO AMAZONAS A AREQUIPA 2023

Problema	Objetivos	Hipótesis	Variable	Dimensiones	Indicadores	Valoración
Problema General ¿Qué asociación tiene los riesgos viales en el componente psicosocial en trabajadores de mantenimiento de carretera Asentamiento Amazonas A Arequipa 2023?	Objetivo General Establecer la asociación de los riesgos viales en el componente psicosocial en trabajadores de mantenimiento de carretera Asentamiento Amazonas A Arequipa 2023	Hipótesis General Existe una asociación significativa de los riesgos viales en el componente psicosocial en trabajadores de mantenimiento de carretera Asentamiento Amazonas A Arequipa 2023	VARIABLE INDEPENDIENTE E	1.1. Riesgo humano 1.2. Riesgo físico	1.1.1. Uso de celular constante 1.1.2. Navegación, 1.1.3. Fumar 1.1.4. Ingesta de bebidas energizantes 1.2.1. Fatigo 1.2.2. Sueño 1.2.3. Somnolencia 1.2.4. Desnutrición 1.2.5. Insolación	Siempre Ocasionalme nte Nunca
Problemas específicos ¿Cuál es la asociación del factor humano en el componente psicosocial en trabajadores de mantenimiento de carretera Asentamiento Amazonas A Arequipa 2023? ¿Cómo está asociado el factor físico en el componente psicosocial en trabajadores de mantenimiento de carretera Asentamiento Amazonas A Arequipa 2023? ¿Cuál es la asociación del factor laboral en el componente psicosocial en trabajadores de construcción de carretera Asentamiento Amazonas A Arequipa 2023? ¿Cómo es el componente psicosocial en trabajadores de mantenimiento de carretera Asentamiento Amazonas A Arequipa 2023?	Objetivos específicos Determinar la asociación del factor humano en el componente psicosocial en trabajadores de mantenimiento de carretera Asentamiento Amazonas A Arequipa 2023 Constatar la asociación del factor físico l en el componente psicosocial en trabajadores de mantenimiento de carretera Asentamiento Amazonas A Arequipa 2023 Evaluar la asociación del factor laboral en el componente psicosocial en trabajadores de mantenimiento de carretera Asentamiento Amazonas A Arequipa 2023 ¿Evaluar el componente psicosocial en trabajadores de mantenimiento de carretera Asentamiento Amazonas A Arequipa 2023?	Hipótesis específicas El factor humano tiene asociación significativa con el componente psicosocial en trabajadores de construcción de carretera Asentamiento Amazonas A Arequipa 2023 El factor físico está asociado significativamente con el componente psicosocial en trabajadores de construcción de carretera Asentamiento Amazonas A Arequipa 2023 El riesgo laboral está asociado significativamente con el componente psicosocial en trabajadores de mantenimiento de carretera Asentamiento Amazonas A Arequipa 2023 Existe un componente psicosocial pertinente en trabajadores de mantenimiento de carretera Asentamiento Amazonas A Arequipa 2023	Caracterización de riesgos laborales VARIABLE DEPENDIENTE Enfermedades Ocupacionales	1.1. Riesgo humano 2.1. Componentes	1.3.1. Conflictos 1.3.2. Acoso Laboral 1.3.3. Discriminación 1.3.4. Sobre Carga 1.3.4. Extensas Jornadas 2.1.1. Psicológico 2.1.2. Social	Pertinente 186-125 Aceptable 124-63 Inadecuado 62-0



ANEXO 2. Ficha de recolección de datos

LA FICHA DE RECOLECCION DE DATOS DE LA VARIABLE INDEPENDIENTE RIESGO VIAL se aplico la observación planificada teniendo como referencia y adaptación el utilizado por Luz Ángela Sánchez Triviño Blanca Álzate Ramírez en la tesis factores psicosociales asociados a accidentes de tránsito en el municipio de Vista Hermosa Meta.

En el presente estudio se usará este instrumento con 14 ítems siendo las respuestas siempre ocasionalmente nunca divididas en las dimensiones riesgo humano, físico y laboral

Nombres y Apellidos: _____ Edad: _____

Examinador: _____

I. Humanos	Siempre	Ocasionalmente	Nunca
1. Uso de celular constante			
2. Navegación			
3. Fumar			
4. Ingesta de bebidas alcohólicas			
II. Físicos	Siempre	Ocasionalmente	Nunca
5. Fatiga			
6. Sueño			
7. Somnolencia			
8. Desnutrición			
9. Insolación			
III. Laborales	Siempre	Ocasionalmente	Nunca
10. Conflictos			
11. Acoso Laboral			
12. Discriminación			
13. Sobrecarga			
14. Extensas Jornadas			



ANEXO 3. Cuestionario para de recolección de datos.

CUESTIONARIO PARA DE RECOLECCION DE DATOS DE LA VARIABLE DEPENDIENTE: FACTORES PSICOSOCIALES

Se tuvo como referencia el estudio respecto a FACTORES PSICOSOCIALES ASOCIADOS A ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN EL MUNICIPIO DE VISTA HERMOSA META. AUTPRES Ángela Sánchez Triviño

Consta de 60 ITEMS

Valores

Si 3 Puntos

No 2 puntos

A veces 1 punto

Nombres y Apellidos: _____ Edad: _____

Examinador: _____

I. Conductas de Evitación	Si	No	A veces
1. Me siento seguro (a) a la hora de conducir mi vehículo.			
2. La presencia de semovientes en la vía me genera inseguridad, cuando conduzco un vehículo.			
3. Los estados emocionales influyen en la persona a la hora de conducir un vehículo.			
4. La depresión influye a la hora de conducir un vehículo.			
5. Me considero una persona muy lenta a la hora de conducir.			
6. Cifras de accidentes aumentan por el estrés en los conductores.			
II. Esfera Familiar			
7. Cuando conduzco el vehículo pienso en lo importante que soy para mi familia.			
8. Los conflictos familiares influyen en la persona a la hora de conducir un vehículo.			
9. La estabilidad familiar incide en la persona a la hora de conducir un vehículo.			
10. Las situaciones afectivas influyen en la persona a la hora de conducir un vehículo.			
11. Cuando conduzco con mi familia a bordo soy más cuidadoso (a).			
III. Conductas de Enfrentamiento			
12. Soy extremadamente exigente a la hora de conducir.			
13. Reviso el vehículo antes de conducir.			
14. Mantengo al día los documentos del vehículo.			
15. Suelo periódicamente realizarme valoraciones de mi estado de salud.			
16. Los accidentes de tránsito me generan estrés.			
17. Considero que soy una persona con capacidad de razonamiento a la hora de conducir.			
18. Soy persona tolerante ante la cotidianidad cuando conduzco.			
19. Creo que las personas deben gozar de salud a la hora de conducir un vehículo.			
20. Me abstengo de conducir en horas pico.			
21. Las cifras de accidentes aumentan por el estrés en los conductores.			
22. El estado de las carreteras influye en mi desempeño cuando conduzco un vehículo.			
23. Me abstengo de conducir vehículos en estado de embriaguez.			
24. Me abstengo de conducir vehículos cuando me encuentro trasnochado.			
25. Realizo jornadas extenuantes de conducción. Realizo jornadas cortas de conducción.			
26. Cuando conduzco un vehículo cerca de mi lugar de residencia, no tomé las precauciones de seguridad.			
27. Excedo la velocidad cuando observo la carretera sola.			
28. Aumento la velocidad del vehículo cuando estoy enojado.			
I. Aspecto Cognitivo			
29. Busco información sobre las normas de tránsito.			
30. Conozco los derechos de los demás y los míos en las vías.			
31. Mi experiencia como conductor me genera un conocimiento amplio en las vías.			
32. Los conocimientos que adquiere un conductor son empíricos.			
33. Los conocimientos que adquiere un conductor son de educación formal.			
34. No me parece importante estar actualizado con respecto a la accidentalidad.			
35. Me parece importante conocer las señales de tránsito.			
36. Disfruto conducir de acuerdo a la normatividad establecida.			
37. Creo que las personas deben tener conocimiento de las normas de tránsito a la hora de conducir un vehículo.			
38. Creo que el nivel educativo influye a la hora de conducir un vehículo.			
39. Se debe educar a conductores y peatones para disminuir los accidentes de tránsito.			
40. Me considero una persona ágil al volante.			
41. Está bien que las personas consuman energizantes antes de conducir un vehículo.			
42. Los energizantes influyen en el estado de alerta del conductor.			
43. Copas de licor no afecta la capacidad cognitiva a la hora de conducir un vehículo.			
44. Los accidentes de tránsito están asociados al consumo de alcohol.			
45. Los accidentes de tránsito están asociados al consumo de sustancias psicoactivas.			
46. El aspecto climático influye en la accidentalidad vehicular.			
47. Un factor de distracción es la belleza física de una persona.			
48. Creo que el calzado debe ser adecuado a la hora de conducir.			
49. Creo que se debe conducir con vestuario adecuado.			
50. La falta de valores en las personas genera accidentes de tránsito a la hora de conducir un vehículo.			
51. Las personas conocen la normatividad de tránsito.			
52. Aplico la normatividad vial a la hora de conducir.			
53. Acostumbro usar el casco y chaleco reflector, cuando me movilizo en moto.			
II. Esfera Ocupacional			
54. El estrés en los conductores puede precipitar la ocurrencia de un accidente de tránsito.			



ANEXO 4. Ficha de validación de instrumento

FICHA DE VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO

Escala de apreciación del juez experto:

Sírvase contestar marcando con una "X" en la casilla que considere conveniente, pudiendo así mismo de considerar necesario alguna sugerencia.

NO	Indicadores de evaluación del instrumento	Criterios sobre los ítems del instrumento	Sí	No	Sugerencia
1	Claridad	Están formulados con lenguaje apropiado que facilita su comprensión. Su sintáctica y semántica son adecuados			
2	Objetividad	Están expresados en conductas observables científicos			
3	Consistencia	Están basados en aspectos teóricos científicos			
4	Coherencia	Existe relación lógica de los ítems con los índices, indicadores y dimensiones			
5	Pertinencia	El instrumento es funcional para el propósito de la investigación			
6	Suficiencia	Son suficientes la cantidad y calidad de ítems para obtener la medición de variable.			
7	Actualidad	Esta de acorde y avance de la ciencia y tecnología			
8	Metodología	La estructura si fue un orden lógico.			

Opinión de aplicabilidad: Aplicable () Aplicable después de corregir() No aplicable()

Aportes o sugerencias para mejorar el instrumento:

Opinión de aplicabilidad: Aplicable () Aplicable después de corregir() No aplicable()

Aportes o sugerencias para mejorar el instrumento:

Nombre Apellidos	
Profesión	
Grado académico	
Universidad de ori en	

Firma — DNI



ANEXO 5. Consentimiento informado

CONSENTIMIENTO INFORMADO

Título de proyecto:

Hola mi nombre es _____ identificado con DNI _____ de _____ de la _____. Actualmente el _____ está realizando un estudio para conocer acerca de _____ y para ello queremos pedirte que nos apoyes.

Tu participación en el estudio consistiría en _____

Tu participación en el estudio es voluntaria, es decir, aun cuando tus papá o mamá hayan dicho que puedes participar, si tú no quieres hacerlo puedes decir que no. Es tu decisión si participas o no en el estudio. También es importante que sepas que si en un momento dado ya no quieres continuar en el estudio, no habrá ningún problema, o si no quieres responder a alguna pregunta en particular, tampoco habrá problema.

Toda la información que nos proporcionas/ las mediciones que realicemos nos ayudarán a _____

Esta información será confidencial. Esto quiere decir que no diremos a nadie tus respuestas (O RESULTADOS DE MEDICIONES), sólo lo sabrán las personas que forman parte del equipo de este estudio.

Si aceptas participar, te pido que por favor pongas una (✓) en el cuadrado de abajo que dice "Sí quiero participar" y escribe tu nombre.

Si no quieres participar, no pongas ninguna (✓), ni escribas tu nombre.

Sí quiero participar

Nombre: _____

Nombre y firma de la persona que obtiene el asentimiento:

Fecha: _____ de _____ de _____ 2023



FICHA DE VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN

JUICIO DE EXPERTOS

I. REFERENCIAS:

- a. Experto/Nombres : WILBER HUANO CALSIN
- b. Especialidad : INGENIERO SSOMA
- c. Cargo Actual : SUPERVISOR EN SEGURIDAD Y MEDIO AMBIENTE
- d. Grado académico : TITULO PROFESIONAL DE INGENERO QUIMICO

II. TITULO DE MI TESIS: : RIESGOS VIALES ASOCIADO AL COMPONENTE PSICOSOCIAL EN TRABAJADORES DE MEJORAMIENTO DE CARRETERA DELASENTAMIENTO AMAZONAS AAREQUIPA 2023

III. AUTOR DEL INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN:

Bach ANGIE ESTEFANY BANDÁ PINTO

IV. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

(1 = Deficiente; 2 = Regular; 3 = Buena; 4 = Muy buena; 5 = Excelente)

INDICADORES	CRITERIOS	DEFICIENTE	REGULAR	BUENA	MUY BUENA	EXCELENTE
1. Claridad	Está redactado con lenguaje apropiado					X
2. Objetividad	Está expresado en capacidades observables					X
3. Actualidad	Está adecuado al avance de la ciencia					X
4. Organización	Existe una organización lógica de los ítems y las variables				X	
5. Suficiencia	Valora las dimensiones en cantidad y calidad suficientes					X
6. Intencionalidad	Esta adecuada para cumplir los objetivos de la investigación					X
7. Consistencia	Está basado en aspectos teóricos y científicos					X
8. Coherencia	Entre las dimensiones, indicadores e ítems				X	
9. Metodología	Responde al propósito de la investigación					X
10. Pertinencia	Es útil y adecuado para la investigación					X

Coefficiente de valoración porcentual. C = Total/50

V. OBSERVACIONES Y RECOMENDACIONES

.....

VI. RESOLUCIÓN DEL EXPERTO

Aprobado (C>75%=0.75)

Desaprobado (C<75%=0.75)

LUGAR Y FECHA: Juliaca, 02 de febrero del 2023


 Ing. Wilber Huano Calsin
 ESPECIALISTA SSOMA
 CTP. 163781

FIRMA DEL EXPERTO
DNI: 29677896



FICHA DE VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN JUICIO DE EXPERTOS

I. REFERENCIAS

- a. Experto/Nombres : CRISTIAN GROSVI RAMIREZ MARCA
- b. Especialidad : INGENIERO DE SEGURIDAD Y GESTIÓN MINERA
- c. Cargo Actual : SUPERVISOR DE SEGURIDAD
- d. Grado académico : TÍTULO PROFESIONAL DE ISGM

II. TÍTULO DE MI RIESGOS VIALES ASOCIADO AL COMPONENTE PSICOSOCIAL EN TRABAJADORES DE MEJORAMIENTO DE CARRETERA DEL ASENTAMIENTO AMAZONAS A AREQUIPA 2023 AUTOR DEL

III. INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN:

Bach ANGIE ESTEFANY BANDA PINTO

IV. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

(1 = Deficiente; 2 = Regular; 3 = Buena; 4 = Muy buena; 5 = Excelente)

INDICADORES	CRITERIOS	DEFICIENTE	REGULAR	BUENA	MUY BUENA	EXCELENTE
1. Claridad	Está redactado con lenguaje apropiado				X	
2. Objetividad	Está expresado en capacidades observables				X	
3. Actualidad	Está adecuado al avance de la ciencia					X
4. Organización	Existe una organización lógica de los ítems y las variables					X
5. Suficiencia	Valora las dimensiones en cantidad y calidad suficientes					X
6. Intencionalidad	Esta adecuada para cumplir los objetivos de la investigación					X
7. Consistencia	Está basado en aspectos teóricos y científicos					X
8. Coherencia	Entre las dimensiones, indicadores e ítems				X	
9. Metodología	Responde al propósito de la investigación					X
10. Pertinencia	Es útil y adecuado para la investigación					X

Coefficiente de valoración porcentual. C = Total/50

V. OBSERVACIONES Y RECOMENDACIONES

VI. RESOLUCIÓN DEL EXPERTO

Aprobado (C>75%=0.75)

Desaprobado (C<75%=0.75)

LUGAR Y FECHA: Juliaca, 02 de febrero del 2023



 Cristian G. Ramirez Marca
 ING. DE SEGURIDAD Y GESTIÓN MINERA
 CIP. 334363

FIRMA DEL EXPERTO
DNI:78878477



FICHA DE VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN

JUICIO DE EXPERTOS

I. REFERENCIAS

- a. Experto/Nombres : LENIN ROBERTH HUALLA CALZADA
- b. Especialidad : INGENIERO DE SEGURIDAD Y GESTION MINERA
- c. Cargo Actual : SUPERVISOR DE SEGURIDAD
- d. Grado académico : TÍTULO PROFESIONAL DE ISGM

II. TITULO DE MI TESIS: RIESGOS VIALES ASOCIADO AL COMPONENTE PSICOSOCIAL EN TRABAJADORES DE MEJORAMIENTO DE CARRETERA DEL ASENTAMIENTO AMAZONAS A AREQUIPA 2023

III. AUTOR DEL INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN:

Bach. ANGIE ESTEFANY BANDA PINTO

ASPECTOS DE VALIDACIÓN

(1 = Deficiente; 2 = Regular; 3 = Buena; 4 = Muy buena; 5 = Excelente)

INDICADORES	CRITERIOS	DEFICIENTE	REGULAR	BUENA	MUY BUENA	EXCELENTE
1. Claridad	Está redactado con lenguaje apropiado					X
2. Objetividad	Está expresado en capacidades observables					X
3. Actualidad	Está adecuado al avance de la ciencia					X
4. Organización	Existe una organización lógica de los ítems y las variables					X
5. Suficiencia	Valora las dimensiones en cantidad y calidad suficientes				X	
6. Intencionalidad	Esta adecuada para cumplir los objetivos de la investigación					X
7. Consistencia	Está basado en aspectos teóricos y científicos					X
8. Coherencia	Entre las dimensiones, indicadores e ítems				X	
9. Metodología	Responde al propósito de la investigación					X
10. Pertinencia	Es útil y adecuado para la investigación					X

Coefficiente de valoración porcentual. C = Total/50

IV. OBSERVACIONES Y RECOMENDACIONES

V. RESOLUCIÓN DEL EXPERTO

Aprobado (C>75%=0.75)

Desaprobado (C<75%=0.75)

LUGAR Y FECHA: Juliaca, 01 de febrero del 2023

LENIN ROBERTH HUALLA CALZADA
Ingeniero De Seguridad Y Gestion Minera
CIP N° 325291

FIRMA DEL EXPERTO
DNI:76864630



ANEXO 1
FORMULARIO DE AUTORIZACIÓN

AUTORIZACIÓN PARA LA INCORPORACIÓN DE LOS
TRABAJOS DE INVESTIGACIÓN
EN EL REPOSITORIO INSTITUCIONAL UANCV

Formato digital

Fecha de entrega: 28 -10 -24

1. Datos del autor (es):

Nombres y Apellidos: ANGIE ESTEFANY BANDA PINTO

Dirección: AV. BUENA VISTA 136

DNI/Carné de Extranjería/Pasaporte N°: 75615302

Teléfono: 960319956 email: angiestefany255@gmail.com

Nombres y Apellidos: _____

Dirección: _____

DNI/Carné de Extranjería/Pasaporte N°: _____

Teléfono: _____ email: _____

Facultad y/o Escuela de Posgrado: FACULTAD DE INGENIERÍA DE SISTEMAS

Escuela Profesional o Mención: INGENIERÍA DE SEGURIDAD Y GESTIÓN MINERA

Título o Grado Académico a optar: INGENIERO DE SEGURIDAD Y GESTIÓN MINERA

Asesor: M.Sc. VICTOR PAREDES ARGANDOÑA

Esta obra se encuentra dentro de las siguientes denominaciones:

Trabajo de Investigación Tesis Trabajo de Suficiencia Profesional Trabajo Académico

Título: RIESGOS VIALES ASOCIADO AL COMPONENTE PSICOSOCIAL EN TRABAJADORES DE MEJORAMIENTO DE CARRETERA DEL ASENTAMIENTO AMAZONAS A AREQUIPA 2023

Palabras claves, (3 a 5 términos): RIESGOS VIALES, PSICOSOCIAL, TRABAJADORES.

¿Esta obra se desarrolló en la UANCV ^{1,2}?

1

¹ Indicar si su producción intelectual ha empleado recursos tales como, instalaciones, laboratorios, insumos, equipos, bases de datos, asesoría técnica por parte del personal de la UANCV, financiamiento, entre otros relacionados.

² Si su producción intelectual se desarrolló en la UANCV totalmente o parcialmente, deberá autorizar el depósito en el Repositorio de manera obligatoria.



2. Referencia de tesis:

Bachiller Título 2da Especialidad Maestría Doctorado

3. Licencias:

a) Licencia estándar:

Bajo los siguientes términos, autorizo el depósito de mi tesis en el Repositorio Digital de la UANCV.

Con la autorización de depósito de mi producción Intelectual, otorgo a la Universidad Andina "Néstor Cáceres Velásquez" una licencia no exclusiva para reproducir, distribuir, comunicar al público, transformar (únicamente mediante su traducción a otros idiomas) y poner a disposición del público mi producción intelectual (incluido el resumen), en formato físico o digital, en cualquier medio, conocido o por conocerse, a través de los diversos servicios por la Universidad, creados o por crearse, tales como el Repositorio Digital de tesis UANCV, colección de producción intelectual, entre otros, en el Perú y en el extranjero por el tiempo y veces que considere necesarias, y libres de remuneraciones.

En virtud de dicha licencia, la Universidad Andina "Néstor Cáceres Velásquez" podrá reproducir mi producción intelectual en cualquier tipo de soporte y en más de un ejemplar, sin modificar su contenido, solo con propósitos de seguridad, respaldo y preservación.

Declaro que la producción intelectual es una creación de mi autoría y exclusiva titularidad, coautoría con titularidad compartida, y me encuentro facultado a conceder la presente licencia y, asimismo, garantizo que dicha producción intelectual no infringe derechos de autor de terceras personas.

La Universidad Andina "Néstor Cáceres Velásquez" consignará el nombre del y/o los autor(es) de la producción intelectual, y no le hará ninguna modificación más que la permitida en la licencia.

Autorizo su publicación (marque con una X)

Sí, autorizo que se deposite inmediatamente.
 Sí, autorizo que se deposite a partir de la fecha (d/m/a): _____
 No autorizo.

b) Licencia CREATIVE COMMONS 4.0 INTERNACIONAL:

Si usted concede una licencia CREATIVE COMMONS sobre su producción intelectual, mantiene la titularidad de los derechos de autor de esta y, a la vez, permite que otras personas puedan reproducirla, comunicarla al público y distribuir ejemplares de esta, bajo las condiciones siguientes:

¿Quiere permitir usos comerciales de su producción intelectual?

Sí: significa que usted permite la reproducción, distribución y comunicación pública de la producción intelectual incluso con fines comerciales.

No: significa que usted permite la reproducción, y comunicación pública de la producción intelectual, pero sin fines comerciales.

Sí autorizo
 No autorizo



Jurisdicción de su Licencia

Todas las licencias CREATIVE COMMONS son de ámbito mundial, sin embargo, usted puede elegir entre la opción “internacional” o una adaptada a su jurisdicción, como para el caso peruano.

La opción “internacional” emplea el lenguaje y la terminología de los tratados internacionales; en cambio, la adaptada a su jurisdicción, recoge las particularidades de la legislación peruana.

En consecuencia, **la opción “internacional” goza de una mayor eficacia a nivel mundial, gracias a que tiene jurisdicción neutral.** Mientras que la opción adaptada a la jurisdicción del Perú goza de una mayor eficacia ante los tribunales peruanos.

Internacional

Nacional

Línea de investigación: SEGURIDAD Y GESTIÓN DE RIESGOS - P26

Firma de Autor



huella digital

28 -10 -24

Fecha