



UNIVERSIDAD PRIVADA TELESUP

**FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIA SOCIALES
ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO CORPORATIVO**

TESIS

**LA SEGURIDAD VIAL, SU PREVENCIÓN EN LOS
DELITOS DE TRÁNSITO, LURIN, 2017.**

**PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:
ABOGADO**

AUTOR:

Bach. JACK JAMES VILLEGAS VILLEGAS

LIMA - PERÚ

2018

ASESOR DE TESIS

.....
Dr. ANAXIMANDRO ODILIO PERALES SANCHEZ

JURADO EXAMINADOR

Dr. PERALES SANCHEZ ANAXIMANDRO ODILIO

Presidente

Dra. VIZCARDO ROZAS NOEMI

Secretario

Dr. FERNANDEZ MEDINA JUBENAL

Vocal

DEDICATORIA

A mis padres, con mucho cariño y amor les dedico este trabajo de investigación, gracias por su apoyo y ser mi fortaleza.

AGRADECIMIENTO

A mi Sr. Padre, por haberme forjado como persona que soy, por aquellos logros y metas realizadas, agradezco la formación y los valores que me diste.

DECLARACIÓN DE AUTENTICIDAD

Por el presente documento, Jack James Villegas Villegas, Identificado con D.N.I. 10209626, bachiller de la carrera de Derecho Corporativo, informando que he elaborado la Tesis / Trabajo de Suficiencia Profesional denominada

“LA SEGURIDAD VIAL, SU PREVENCIÓN EN LOS DELITOS DE TRANSITO, LURIN, 2017”.

Para optar el Título Profesional de abogado, declaro que este trabajo ha sido desarrollado íntegramente por el autor que lo suscribe y afirmo que no existe plagio de ninguna naturaleza. Así mismo, dejo constancia de que las citas de otros autores han sido debidamente identificadas en el trabajo conforme a las normas APA, por lo que no se ha asumido como propias las ideas vertidas por terceros, ya sea de fuentes encontradas en medios escritos como en Internet.

Así mismo, afirmo que soy responsable de todo su contenido y asumo, como autor, la consecuencia ante cualquier falta, error u omisión de referencias en el documento. Sabiendo que este compromiso de autenticidad y no plagio puede tener connotaciones éticas y legales.

Por ello, en caso de incumplimiento de esta declaración, me someto a lo dispuesto en las normas académicas que dictamine la UNIVERSIDAD TELESUP.

Lima, 31 de agosto del 2018.

Jack James Villegas Villegas
DNI 10209626

RESUMEN

La Seguridad Vial es un tema de alta relevancia, ya que se busca proteger y establecer en todas las ciudades y a los países en general, una problemática en la cual es necesario brindarle mayor observancia a la educación vial desde la perspectiva de la evaluación de conocimientos en la obtención de las licencias de conducir y en la conducta del conductor de vehículo automotor con respecto al cumplimiento de la normativa vigente en materia de transporte, del Reglamento Nacional de Tránsito y el respeto a la norma penal en los delitos contra la seguridad vial, en su innegable relación con la prevención del delito y así evitar la creciente estadística criminal que afecta a la ciudadanía mediante accidentes de tránsito con resultados fatales, lesionados graves y leves, y las consecuencias jurídico – penales al responsable, se tiene la convicción que el cambio debe iniciarse creando la voluntad propia al ciudadano - conductor en la que se considera una esperanza de cambio cultural involucrando al susodicho a colaborar con la causa de formar principios y valores en la conducción del vehículo automotor que logre la reducción a la violación de las normas de circulación en las vías públicas a través de la prevención y la educación vial.

Palabras clave: Seguridad vial, delitos, transito, prevención

ABSTRACT

Vial safety is a subject of high relevance, as it seeks to protect and establish in all cities and countries in general, a problem in which it is necessary to provide greater adherence to vial education from the perspective of the evaluation of knowledge in obtaining the driving licences and in the conduct of the motor vehicle driver with respect to compliance with current regulations on transport, of the National transit Regulations and respect for the penal norm in the offences against the vial safety, in its undeniable relation with the prevention of the crime and thus to avoid the increasing criminal statistic that affects the citizenship by means of traffic accidents with fatal results, serious injuries and and the legal-criminal consequences to the person responsible, one has the conviction that the change must be initiated creating the own will to the citizen-driver in which it is considered a hope of cultural change involving the above to collaborate with the cause to form principles and values in the driving of the vehicle automotive that achieves the reduction to the violation of the rules of circulation in the public roads through the prevention and the Education vial.

Keywords: Road safety, crime, transit, prevention

INDICE DE CONTENIDOS

CARATULA	
ASESOR DE TESIS	ii
JURADO EXAMINADOR.....	iii
DEDICATORIA.....	iv
AGRADECIMIENTO.....	v
DECLARACIÓN DE AUTENTICIDAD	vi
RESUMEN	vii
ABSTRACT	viii
INDICE DE CONTENIDOS	ix
GENERALIDADES.....	xi
INTRODUCCIÓN	xii
CAPÍTULO I	13
PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN	13
1.1. Aproximación Temática.....	13
1.1.1. Marco Teórico.....	14
1.1.1.1. Antecedentes de la Investigación.....	14
1.1.1.1.1. Antecedentes Nacionales.....	14
1.1.1.1.2. Antecedentes Internacionales	16
1.1.1.2. Bases Teóricas de las Categorías	31
1.1.1.2.1. Bases Legales	31
1.1.1.2.2. Bases Teóricas.....	32
1.1.1.2.2.1 Antecedentes históricos del tráfico y la seguridad vial.....	32
1.1.1.3 Definición Términos Básicas.....	42
1.2 Formulación del Problema de Investigación	52
1.2.1 Problema General.....	52
1.2.2 Problema Especifico	52
1.3 Justificación	52
1.4 Relevancia	53
1.5. Contribución	53
1.6 Objetivos de la Investigación	54
1.6.1 Objetivo General.....	54
1.6.2 Objetivo Especificos	54
CAPÍTULO II	55
MARCO METODOLÓGICO	55

2.1. Supuesto	55
2.1.1 Supuesto Principal	55
2.1.2 Supuesto Secundario	55
2.2. Categorías	56
2.2.1 Categoría Principal.....	56
2.2.2. Sub Categorías	56
2.3 Tipos de Estudio.	56
2.4. Diseño de Investigación	57
2.5. Niveles de Investigación	58
2.6. Escenario de Estudio	58
2.7. Caracterización de Sujetos	59
2.8. Trayectoria Metodológica	59
2.9. Población y Muestra.....	60
2.10. Técnicas e Instrumentos de Recolección de Datos	61
2.11. Rigor Científico.....	61
CAPÍTULO III	63
RESULTADOS	63
CAPÍTULO IV	79
DISCUSIÓN	79
CAPÍTULO V	82
CONCLUSIÓN	82
CAPÍTULO VI.....	84
RECOMENDACIONES	84
VII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	85
VIII. ANEXOS.....	88
ANEXO 1: Matriz De Consistencia.....	89
ANEXO 2: Validación de Entrevistas/ Encuestas Experto 1	90
ANEXO 3: Validación de Entrevistas/ Encuestas Experto 2	92

GENERALIDADES

Título: La Seguridad Vial, su prevención en los delitos de tránsito, Lurín, 2017.

Autor: Bachiller Jack James Villegas Villegas

Asesor: Dr. Anaximandro Odilio Perales Sanchez

Tipo de Investigación: Cualitativo

Línea de Investigación: Derecho Penal

Localidad: Lurín

Duración de Investigación: 9 meses

INTRODUCCIÓN

En nuestra sociedad, los eventos que generan accidentes de tránsito, han terminado dando como resultado la pérdida de algunas vidas, han resultado mutiladas muchas personas, y se han destrozado costosos vehículos, lo que en consecuencia ha generado que se desarrollen una serie de procesos legales tanto en el ámbito civil como penal.

Es así que un primer capítulo estudiamos los antecedentes teóricos de este fenómeno social, buscando información sobre la materia como base de nuestra investigación.

En su segundo capítulo desarrollamos el enfoque metodológico a fin de señalar las herramientas e instrumentos de investigación de naturaleza jurídica y general que nos permitieron arribar a conclusiones y recomendaciones que consideramos satisfactorias.

En un tercer y cuarto capítulo mostramos las discusiones y resultados respectivamente que arribamos luego del análisis de las respuestas obtenidas por los expertos investigados que lo que hicieron fue reforzar y dar mayor convicción a nuestros supuestos

Finalmente, y como es usual en esto caso, desarrollamos la consabida bibliografía sin dejar de lado los anexos donde mostramos nuestra matriz de consistencia entre otros documentos.

CAPÍTULO I

PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

1.1. Aproximación Temática

En Lima, en la Panamericana Sur - kilómetro 24.5 está ubicado el distrito de Lurín, muy reconocido por su circuito de playas, por su constante movimiento en temporada de verano, sobre todo en la vida nocturna, así como también, se convive en un sistema de alto tránsito, y a veces caótico, en el cual - la hora punta – resulta un período agobiante, además del excesivo crecimiento sin evaluación del parque carga pesa – tráileres – y el transporte urbano formal e informal, en conjunto hacen que el conductor del vehículo automotor llegué a la conclusión de tomar medidas desesperadas que colindan con lo delictivo en materia de respeto de la seguridad vial y la normativa de tránsito, como por ejemplo subirse en el pavimento, ingresar a un carril en sentido contrario, recoger pasajeros en lugares no autorizados, así como también abusar del claxon en forma impune y sin pensar en los peatones, ello implica, una situación límite que ocasiona constantes infracciones a las normas del reglamento de tránsito y consecuentemente accidentes de tránsito, en la mayoría de los casos con finales irremediables.

La Educación vial, fue reforzada a nivel nacional, desde hace 40 años mediante la Resolución Suprema N° 255-77-TD que declara a la primera semana de setiembre: La Semana de la Educación Vial para todo el Perú, con el objetivo de promover en los centros educativos las medidas de prevención contra los accidentes de tránsito, ello implica, que generaciones tras generaciones han sido instruidas en materia de educación vial, pero no ha sido eficiente, tanto así, que el Estado no le ha otorgado una importancia debida en las políticas públicas, a pesar de la cantidad de fallecidos y lesionados a diario a través de las noticias, más aún, si podemos observar dispositivos legales que constantemente modifican la normativa en la obtención de los brevets de conducir, dándole mayor importancia al aspecto práctico, que al aspecto educativo y de sensibilización para prevenir los accidentes de tránsito.

Con gran preocupación, se asevera en los medios de comunicación respecto el crecimiento la estadística mortal en cada año, de las víctimas y de las lesiones graves como consecuencia de los siniestros viales, autobuses que sufren un accidente, y que en cuestión de segundos terminan con las vidas de los pasajeros, impacto de automóviles por excesiva velocidad, por causas de consumo de alcohol o sustancias psicotrópicas, o peatones atropellados y fallecidos, en algunos casos abandonados en la escena del crimen, que dejan un familiar y un proyecto de vida, haciendo un recordaris con especial referencia en la época de verano, en los fines de semana a la salida de las discotecas playeras, con ello se reafirma que, el efecto disuasorio de la norma penal no logra ese respeto del ciudadano, que debería obedecer al precepto penal prohibitivo, y cumplir con su deber de cuidado propio y de los bienes jurídicos de alta relevancia jurídico penal como son la vida y la seguridad pública.

1.1.1. Marco Teórico

En esta etapa de la investigación se revisará los antecedentes normativos y de investigaciones referidas a la prevención de los delitos de tránsito, en este sentido proponemos el siguiente desarrollo:

1.1.1.1. Antecedentes de la Investigación

1.1.1.1.1. Antecedentes Nacionales

(Artica, 2015) Concluye su tesis de maestría, indicando: hay que tener en cuenta que el fenómeno de la inseguridad vial se ha agudizado por el incremento del parque automotor, la deficiente semaforización, señalización y mantenimiento de las vías, la falta de educación vial de los conductores y peatones, etc., lo que en consecuencia crea en Lima Metropolitana una sensación de inseguridad Vial o accidentalidad que afectan el desarrollo de las actividades ciudadanas. Y esta sensación de inseguridad aumenta dado que no se cubren las necesidades de

atención integral a las víctimas, solo se cuenta con el SOAT y AFOCAT, quienes por versión de los entrevistados incumplen las normas para las compensaciones, con una atención al usuario deficiente. De esta manera, el ciudadano no solo siente la inseguridad de un posible AT, sino la inseguridad de que no existe un marco legal o institucional que lo proteja en caso de que se vea involucrado en uno.

El investigador, identifica terminológicamente a la inseguridad vial, determina lo insuficiente que resulta la cobertura del SOAT Y AFOCAT porque los accidentes de tránsito a la fecha tienen desenlaces fatales, y las atenciones – cirugías en las clínicas privadas ascienden a cantidades que sobrepasan la cobertura, implicando ello, dejar a la víctima del accidente vial en la indefensión absoluta.

(Núñez, 2017) La investigación de tesis realiza el desarrollo de los alcances y la prevención de la seguridad vial y tránsito de Lima Sur en los delitos de conducción en estado de ebriedad desde los límites no sólo penales y procesales, sino también constitucionales. Así el conductor se resiste a pasar dosaje etílico para la configuración y prueba, la persona tiene derecho a su no autoincriminación como parámetro constitucional siempre vigente. Realizado en una investigación jurídica cuantitativa y de medición estadística e interpretativa, de tipo descriptiva.

En su tesis de pregrado, el investigador realiza un exhaustivo análisis de los ingresos de investigación en Sede Fiscal al respecto al delito de conducción en estado de ebriedad, revisando los criterios de convicción que necesita recaudar el fiscal para poder iniciar su acusación fiscal, nos brinda, además, una perspectiva descriptiva de la realidad de inseguridad vial en Lima Sur.

(Tintaya, 2015) En su tesis de maestría, describe los criterios jurídicos de responsabilidad civil, aborda la formulación del proyecto, teoría de las obligaciones y la responsabilidad, análisis del marco legal del tránsito terrestre, etiología de los accidentes de tránsito, y a la vez destaca que estos eventos, con lamentables consecuencias, están alcanzando niveles alarmantes en nuestro país, con tasas cada vez más altas de fallecimientos o lesiones graves. Una vez llegado los casos

al poder judicial, después de dilatados procesos, culminan con una sentencia, en cuyos fallos fijan montos diminutos a favor de los agraviados. Realiza una investigación del tipo descriptiva y de análisis cualitativo a nivel de la dogmática y doctrina nacional e internacional.

La investigación, se caracteriza por seguir vigente, desde la problemática que la inacción judicial representada por la dilatación de proceso en sede del poder judicial en cuanto a los accidente de tránsito de fatales consecuencia en la mayoría de casos caracterizados por elevada cantidad de víctimas mortales, tal y como son los accidente de transporte público de las carreteras, nos describe la realidad lamentable desde la perspectiva de las reparación civil a la víctima, que se puede considerar una re victimización, pero esta vez, desde el sistema judicial.

1.1.1.1.2. Antecedentes Internacionales

El Informe sobre la situación mundial de la Seguridad Vial (OMS, 2009) concluye que para abordar la seguridad vial de un modo integral se necesita la implicación de múltiples sectores, como los de la salud, el transporte y la policía. Una respuesta coordinada a este problema incluye el desarrollo y aplicación de una estrategia multisectorial sobre prevención de traumatismos por accidentes de tránsito con fondos suficientes para planificar actividades que deberán llevarse a cabo dentro de un marco temporal definido. Si bien muchos países han tomado medidas positivas para mejorar los marcos institucionales necesarios para apoyar los esfuerzos en materia de seguridad vial, quedan por resolver muchos problemas. Solamente una tercera parte de los países cuenta con una estrategia nacional de seguridad vial que está respaldada por el gobierno, incluye metas específicas y dispone de fondos asignados para su puesta en práctica.

La OMS prevé que los traumatismos por accidentes de tránsito aumentarán para pasar a ser la quinta causa principal de mortalidad en 2030.

(Segarra, 2017) realiza un extraordinario y detallado análisis de la Situación actual en Latinoamérica: La seguridad vial se ha convertido en un problema grave, y por ende de suma importancia, y aún más en nuestra región, puesto que países que forman parte de Latinoamérica son considerados dentro de la situación mundial como países de ingresos medios y bajos.

Clasificación y análisis de Países: El estudio de los países de América Latina, se realiza desde el país que más víctimas catastróficas tiene por cada 10 mil habitantes, hasta aquel que menos cifras tenga, en este caso obviaremos la situación de Ecuador, puesto que lo estudiaremos aparte puesto que es tema de mayor interés en esta investigación; por lo tanto el orden de estudio será Venezuela, Brasil, Bolivia, Paraguay, Colombia, Uruguay, Perú, Argentina y Chile; tomando en cuenta las cifras de víctimas obtenidas por la Organización Mundial de la Salud en su reporte del año 2015.

Realizaremos un análisis de accidentalidad, estrategia e institucionalidad de los diferentes países de Latinoamérica, la información ha sido recopilada de los portales oficiales, como se muestra en cada uno de los países y ha sido sintetizada y analizada para tener una idea clara de la diferencia que existe entre los países con respecto a cifras de mortalidad por accidentes de tránsito, sobre todo la institucionalidad para poder conocer cómo se maneja la seguridad vial, usaremos como datos referentes las estadísticas de cada país que se publican en sus diferentes sitios oficiales.

Las estrategias de seguridad vial en los países de América del Sur tienen similitud, todos tienen como objetivo disminuir la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito, donde establecen el uso obligatorio de casco para los usuarios de motocicletas y sus acompañantes, de igual manera se hace énfasis sobre el uso de cinturón de seguridad tanto para el conductor como ocupantes de los vehículos.

En Uruguay se prohíbe que menores de 12 años utilicen motocicletas como medio de transporte. Con respecto a sistemas de retención infantil, la mayoría de los países tiene regulación para el uso del mismo, estableciendo como edades obligatorias del uso hasta dos, cuatro, diez y doce años, aclarando que los sistemas de retención deben ser sillas debidamente homologados para su uso y que deben ser ubicados en los asientos posteriores el vehículo.

El uso de celulares en todos los países es prohibido mientras se conduce, puesto que este es uno de los factores más críticos en el momento de conducir.

Las entidades encargadas de la seguridad vial en cada uno de los países, apreciando que la mayoría de los países han creado Agencia de control y regulación de tránsito, las mismas que son encargadas de crear y reformar normas y leyes con el fin de salvaguardar la vida de los usuarios de las vías, de igual manera encontramos las medidas y objetivos que se han establecido las diferentes Agencias de Control, todos con la finalidad de apoyar y cumplir el objetivo del Plan el Decenio.

La recopilación de datos lamentablemente no permite realizar una comparación completamente homogénea, ya que en algunos países se recoge la información de víctimas en el lugar del accidente y no se considera aquellos que fallecen días después que se ha dado el accidente, mientras que hay ciertos países donde se da seguimiento hasta de 30 días, con lo que los datos que se analiza de igual manera los países que un análisis detallado de la accidentalidad de cada región.

Con respecto a la seguridad vial, cada país considera la siniestralidad de usuarios vulnerables, tomando en cuenta a los peatones como el grupo más vulnerable puesto que obtienen cifras que llegan hasta un 20% del total de víctimas, y los ciclistas con un margen inferior que oscila hasta un 6% del total de víctimas.

Los datos que se obtienen con respecto a la accidentalidad en los países de Latinoamérica nos indican claramente que todos los fallecidos en la región, el 80% de ellos se centran en Argentina, Brasil, Colombia, Venezuela y Perú; este fenómeno también se debe a que estos mismos países representan la mayor población en la región.

Por otro lado, también podemos establecer que países como Chile y Colombia son los únicos que realizan seguimiento detallado con respecto a las víctimas de accidentes de tránsito, por lo cual las cifras que se obtienen se las considera como fiables.

Un fenómeno que se lo encuentra muy común en todos los países es el atropello a peatones, ya que esta cifra está alrededor de 30% de causa de mortalidad, sin embargo, a ciclistas y motociclistas, representar el 1% al 6% de víctimas mortales, sin embargo, al no tener una recolección de datos eficiente o un seguimiento a víctimas de accidentes, estas cifras no se las puede representar como fiables.

Los mismos que tienen mayores índices de accidentalidad y cifras realmente preocupantes, y con estimaciones alarmante puesto que entre el año 2000 y 2020 se predice que las víctimas mortales por accidente de tránsito crezcan de 48% a un 149% (OMS, 2015).

Se analiza los diferentes requisitos para obtener las diferentes licencias de conducir en los países de Latinoamérica, estos requisitos se los ha obtenido de los portales gubernamentales encargados de la seguridad vial en cada uno de los países o del organismo encargado de emitir y regular las licencias de conducción.

La adquisición de licencias de conducir varía mucho en cada país, luego de analizar los diferentes requisitos, podemos concluir que existen buenas y malas prácticas para la obtención.

El exigir tener una licencia previa a la profesional, debería ser una norma para todos los países, con esto se confirmaría que el conductor tendrá la suficiente experiencia como para conducir vehículos pesados.

De igual manera se debería exigir como mínimo haber terminado el bachillerato para obtener cualquier tipo de licencia y evaluar teórica y práctica al aspirante de dicha licencia.

Del trabajo de investigación se resalta la importancia de la evaluación académica del postulante para obtener la licencia de conducir, que en cada país tiene una metodología distinta, siendo así, que en algunos países son relativamente exigente y en otros como el Perú se denota una ligereza en cuanto a la aprobación del examen de conocimientos, inclusive se llegó a la situación de aprobar la parte de conocimientos sólo con la presentación de un diploma emitido por una escuela de choferes, que es una empresa privada, que no tiene responsabilidades con el Estado.

Por lo tanto, la posición doctrinaria y evaluativa del investigador es compatible con nuestra exigencia desde la perspectiva de la educación vial con sensibilización e internalización de los conocimientos adquiridos en materia del reglamento nacional de tránsito.

(Pico, 2011) en su investigación indexada en Scielo Colombia, realiza una descripción de la importancia de la seguridad vial, es un tema de interés para los gobiernos y los organismos encargados del tránsito y transporte, en razón al

incremento de las muertes y los traumatismos generados por colisiones, choques o accidentes con altos costos personales, familiares y sociales, especialmente para los sectores de la política social, ambiental, económica y de salud pública. Estos eventos requieren de la intervención del Estado mediante la implementación de políticas públicas que se concreten en medidas más efectivas con la participación de los actores sociales directamente involucrados desde el ámbito de lo local: instituciones, organizaciones, ciudadanos, niños, niñas, adolescentes, padres de familia, maestros, líderes comunitarios, así como desde el ámbito legislativo, académico y de veeduría ciudadana.

En síntesis, las políticas públicas se deben orientar a:

- Fortalecer y articular los programas de cultura ciudadana existentes que favorezcan el aprendizaje de medidas de seguridad vial y peatonal en niños, jóvenes y adultos, en razón a que son aspectos que generalmente no se abordan en los diferentes contextos de la realidad local.
- Fomentar el conocimiento sobre los derechos y el ejercicio de las responsabilidades ciudadanas en relación con el tema de la seguridad vial, a fin de impactar en uno de los factores que desde el componente del factor humano influyen en la accidentalidad vial. De ahí la importancia de la aplicación de políticas públicas en seguridad vial que también apunten a mejorar, como parte de una política integral, las condiciones de infraestructura, el fortalecimiento de la educación en cultura ciudadana y la inclusión del enfoque social del riesgo.
- Incluir la educación comunitaria en los planes y proyectos de seguridad vial, fortalecer un sentido de comunidad y convivencia para reducir la morbimortalidad por accidentes de tránsito y mejorar la seguridad vial desde la salud pública y el enfoque sociológico, como complemento al enfoque conductual.

Desde una perspectiva realista sobre los accidentes de tránsito y de correcta aplicación del factor preventivo, la presente investigación esbozada en la revista científica Scielo destaca la importancia de la educación vial y el fortalecimiento de programas y políticas de la re-educación y educación vial para los peatones y

conductores en materia del reglamento nacional de tránsito, que servirán para evitar siniestros y accidentes de tránsito.

(Miró, 2013) en la Discusión y conclusiones de su investigación ¿Por qué cumplimos las normas penales? Sobre la disuasión en materia de seguridad vial, detalla en primer lugar, y partiendo de la premisa defendida por los investigadores sociales, desde BALL a ROBINSON, acerca de que una norma no podrá disuadir si no se conoce, lo único que podemos afirmar a la luz de los resultados obtenidos acerca del conocimiento real de la norma, es que la función preventiva de las normas penales, en caso de poseerla, se estaría viendo mermada a causa del desconocimiento generalizado que, de ella, poseen los conductores españoles. En otras palabras, aunque la formulación penal presentara, de manera inherente, capacidad disuasoria, su efecto sobre el comportamiento de a quienes pretende influir será bajo o nulo si su mensaje no llega a los mismos. La pregunta que deberíamos realizarnos, por ello, sería: ¿habría una mayor o un menor incumplimiento en caso de que hubiera un mejor conocimiento de las normas penales? La pregunta es suficientemente interesante, a nuestro parecer, como para merecer futuras investigaciones. Por lo que respecta a las variables de disuasión evaluadas, los análisis descriptivos revelan similares percepciones de riesgo de ser detectado y sancionado para ambas normas, aunque la frecuencia de cumplimiento de cada una de ellas sea significativamente distinta.

El análisis correlacional enfatiza estas diferencias, encontrándose relaciones significativas entre la certeza del castigo y el cumplimiento de la norma de los límites de velocidad, mientras que esta relación es nula cuando se trata del límite de alcoholemia, lo que podría estar indicando que el cumplimiento de esta última norma viene determinado por motivaciones distintas a la mera evitación de un castigo formal. Además, teniendo en cuenta la baja certeza real de las sanciones formales que se extrae de los resultados obtenidos acerca de la experiencia real con sanciones en el caso de la norma de los límites de velocidad que es más frecuentemente transgredida de lo que es sancionado su incumplimiento, puede tener implicaciones importantes de cada a la prevención, dados los efectos que, sobre las percepciones de riesgo, puede provocar la experiencia de incumplimiento sin consecuencias negativas. De estos mismos resultados se deriva también lo

costoso e ineficiente que puede resultar basar las estrategias de control social en la amenaza del castigo, que a su vez constituye la crítica principal que se ha vertido sobre el paradigma de la disuasión desde otros enfoques (Tyler, 2009:307 y ss.).

El destacado dogmático español Miró, en su artículo científico de Indret nos invita a la reflexión sobre la vigencia de la norma en materia de delitos viales, destacando que la influencia en algunos caso se ubica en una calificación de bajo o nulo implicando ello, que el efecto de disuasión de la norma penal ha fracasado irremediamente, sobre todo, si nos situamos en la realidad española, donde, el mayor número de víctimas fatales por año, está representado en su nivel de siniestralidad, se quiere interpretar con ello, que los españoles mueren en mayor cantidad víctimas de una accidente – siniestro vial que por enfermedades y otros.

(Kuhlen, 2013) La seguridad vial, el bien jurídico central del derecho penal del tránsito, no se ha visto en apariencia perjudicada por la morigeración de la práctica sancionatoria. En Alemania ocurren cada año más de dos millones de accidentes de tránsito; de ellos, en alrededor de 300.000 resultan personas heridas. En una comparación de largo alcance, sin embargo, la seguridad vial en Alemania ha aumentado de forma considerable. Acerca de la efectividad del derecho penal vial alemán para la protección del bien jurídico de la seguridad vial es poco original, aunque no incuestionable. Ella puede resumirse de la siguiente manera.

El aporte quizás más importante a la seguridad vial lo prestan tanto el propio interés de los participantes en el tránsito en la evitación de accidentes y su habilidad para conducir, como vehículos y caminos bien construidos y operativos. Junto con ello, no obstante, la seguridad vial es promovida mediante reglas jurídicas que, por ejemplo, limitan la velocidad admisible, prohíben conducir bajo la influencia de alcohol o prescriben el uso del cinturón de seguridad.

El investigador alemán Kuhlen, nos detalla en su investigación científica de Indret, acerca del panorama de la seguridad vial en Alemania, intentando enfocar desde la perspectiva del derecho penal de tránsito como un término innovador, a su vez, destaca el uso obligatorio del cinturón de seguridad, una práctica que para nuestro país resultaba resistente a su utilización, pero que, a través de constantes

campañas de sensibilización, y con mayor efectividad, se instaló el uso obligatorio pero en razón de la multa que sí afectaba al conductor del vehículo. Por lo tanto, se demuestra que las políticas públicas programadas y de constancia social tiene sus efectos positivos.

(Mingorance, 2017) destaca que la seguridad vial es hoy día uno de los asuntos que mayor relevancia presenta desde el punto de vista político y social. Con la aparición del automóvil y los nuevos riesgos a él aparejados, se inició paralelamente una preocupación creciente por parte de los poderes públicos, que, para reducir las consecuencias de la siniestralidad vial, recurrieron a la creación del bien jurídico colectivo seguridad vial y a tipos penales de peligro –abstracto y concreto–, iniciándose una lenta pero tenaz invasión del ámbito propio del Derecho administrativo sancionador, a costa incluso de relativizar muchos de los principios inspiradores del Derecho penal. El presente trabajo pretende justificar la intervención del Derecho ante el nuevo riesgo originado por el tráfico de vehículos de motor e identificar esas zonas de fricción entre ambas ramas del ordenamiento con la inclusión de nuevos ilícitos penales.

España, se ha caracterizado por su notable reglamentación jurídico penal, con tipos penales específicos que determinan de forma efectiva las conductas identificadas como peligrosas y temerarias, ello, en razón a la estadística de alta relevancia en materia de siniestros viales con desenlaces fatales, y para asumir la posición doctrinaria Mignorance aporta con su investigación científica en la Revista de la Universidad Nacional de Educación a Distancia con una correcta descripción de la realidad político social de los riesgos de la conducción.

(Canga, 2017) en tu tesis de pregrado concluye que, se ha identificado que uno de los mayores problemas que originan los accidentes de Tránsito, es debido a la falta de valores que tienen los peatones, segmento que corresponde a jóvenes adolescentes, adultos y tercera edad, cruzar las calles sin hacer uso de los puentes

peatonales en vías rápidas ocasionan lesiones o muertes de personas y daños a la propiedad en vías abiertas al tránsito público en el que intervienen por lo menos un vehículo de transporte o peatones. La falta de tiempo es la explicación que dan la mayoría de ciudadanos al cruzar las vías sin las precauciones adecuadas, muchos de los transeúntes omiten la utilización de pasos cebras y puentes elevados, pese al peligro los peatones que se arriesgan y caminan frente a los vehículos en circulación son acreedores a respectivas multas la cual incluye cruzar la pista cuando el semáforo no lo permite, transitar por lugares donde la señalización prohíbe el paso o desobedecer las indicaciones de los oficiales de tránsito. De acuerdo con estadísticas de la Agencia Nacional de Tránsito (ANT), la segunda causa de los accidentes de tránsito que ocurren en el país se origina por la irresponsabilidad de los peatones, el peatón no toma consciencia de que debe cuidarse, desde que está en la calle está expuesto al riesgo de un accidente, otros de los motivos de los siniestros viales se predominan por bajarse o subirse de vehículos en movimiento sin tomar las debidas precauciones.

El investigador costarricense, fundamenta su trabajo de tesis de investigación en el Peatón desde su Rol paradigmático y de alta relevancia para la prevención de los accidentes de tránsito, destacando que los ciudadanos deberían ser respetuosos de la normativa de la seguridad vial, evitar los peligros, ser prudentes, evitar los riesgos innecesarios y así, no convertirse en víctimas potenciales de un accidente de tránsito, destaca la necesaria concientización de los peatones ante la alta estadística de accidentes con resultados fatales.

(Márquez, 2014) Como uno de los asuntos que desde siempre ha mantenido ocupada a la doctrina es el referido a la cuestión de qué protegen los delitos contra la seguridad vial, objeto de tutela al que mayoritariamente se atribuye un carácter colectivo, el tercer capítulo se ha consagrado al estudio del bien jurídico penal. así, luego de explicar el concepto de este y analizar su relación con la norma constitucional, la investigación se centra en el estudio de los bienes jurídicos colectivos. Como hasta aquí la tesis ha logrado ya agenciarse de los recursos que

le permitirán dar una respuesta a la problemática planteada, el método que desde ahora se empieza a utilizar es de carácter deductivo, esto es, el bloque teórico esbozado anteriormente pasa a ser aplicado al caso concreto que se investiga. en este orden de ideas, aún en el tercer capítulo, se estudia el bien jurídico de la seguridad vial: su concepto y su contenido, pero se escudriña especialmente su naturaleza jurídica pues la conclusión a la que se arribe en este punto resultará de vital importancia porque coadyuvará a una mejor evaluación de la decisión del legislador de criminalizar la conducción con una determinada tasa de alcohol.

En su tesis, el investigador nos brinda alcances desde la dogmática penal, que incluye la importancia del bien jurídico en los delitos contra la seguridad vial, resalta el carácter en bien colectivo, y su protección jurídico penal de última generación en comparación con los otros países europeos, con especial referencia en los casos de conducción con determinada tasa de alcohol en la sangre.

(Ayala, 2014) En la acuciosa explicación de la tesis doctoral de en la Universidad Castilla de la Mancha, sobre la Seguridad vial, dice que engloba las normas que pretenden que la circulación rodada en las vías de comunicación suponga el mínimo peligro, daño o riesgo para los usuarios de las mismas. Esta definición de seguridad corresponde al concepto de seguridad vial en el sentido restringido y en ella intervienen los siguientes elementos: los conductores de los diferentes medios de transportes, los peatones, las vías de comunicación y las diferentes condiciones meteorológicas (temperatura, precipitaciones, niebla, viento, etc.). además de los elementos exteriores es de gran importancia considerar los protocolos de actuación de los servicios de urgencias y emergencias en los accidentes de circulación, pues según sea la intervención de éstos así serán, en muchas ocasiones los resultados finales de los mismos, sobre todo en lo relacionado con las consecuencias que sobre las personas tienen los mismos. Por todo lo anterior la seguridad vial, en sentido restringido constituye en la actualidad uno de los problemas más acuciantes para los ciudadanos y los poderes públicos, prueba de ellos es la profusa regulación de la misma y el ser uno de los temas de permanente actualidad en los medios de

comunicación, y ello por ser una de las principales causas de mortalidad e incapacidad para las personas y que no son producidas por enfermedades.

Desde la Universidad la Universidad de Castilla de la Mancha, en su programa especializado en Derecho penal, el investigador Ayala identifica los factores exógenos que también coadyuvan a la realización de un siniestro vial, como pueden ser los factores meteorológicos, prueba de ellos son los siniestros que terminaron con resultados fatales producto de una profusa lluvia que no permitió la adherencia de los neumáticos en la calzada – pavimento y con ello se coloca en enorme riesgo de impacto con otros vehículos o invasión de la acera, y que pudiese causar un atropello a un peatón.

(Alfaro, 2014) En su trabajo final de graduación sostiene que el incremento de muertes producto de la circulación vehicular, son hechos conocidos por los integrantes de nuestra sociedad, aunque, salvo que nos afecte directamente, no se toma conciencia de la envergadura del problema.

Uno de los debates de difícil solución en el Derecho Penal, es de trazar una línea distintiva entre los tipos dolosos y los tipos culposos, pero más precisamente y en lo que aquí interesa, entre la llamada culpa con representación y dolo eventual, en los respectivos siniestros viales con resultado de muerte. De acuerdo a esto, el Derecho Penal abstracto cobrará vida a través de la jurisprudencia en los casos referidos

La investigadora y abogada argentina, nos determina el profuso y delicado tema de la diferenciación en los delitos contra la seguridad vial que tienen origen doloso y culposo, pero finalmente sólo destaca que la Jurisprudencia es la principal fuente para la resolución de la misma interrogante dogmático penal.

(Méndez, 2013) En el trabajo de tesis se encuentra estructurado en cuatro capítulos, ilustrando en el primero el tema el derecho administrativo; en el capítulo dos, se estudia el funcionamiento de la policía municipal de tránsito de Guatemala; en el tercero se desarrolla el tema de las infracciones de tránsito y los principios fundamentales para su aplicación; finalmente el capítulo cuatro trata el quebrantamiento del derecho de defensa del presunto infractor en las multas de tránsito. La investigación, nace a partir, que actualmente en Guatemala se multa a los vehículos por exceso de velocidad, por estacionar en lugares prohibidos y por un sinnúmero de disposiciones de tránsito en la ciudad de Guatemala, muchas de estas disposiciones carecen de validez legal ya que no se encuentra regulado su uso, sin embargo las multas generadas son cobradas por el órgano jurisdiccional correspondiente, el cual debería haber reglamentado, verificado y certificado el equipo que se utiliza a través de un ente controlador, para que el mismo cuente con documentación de respaldo técnico, y así hacer que su uso para la detección de las presuntas infracciones, no carezca de validez legal.

Se empleó el método deductivo con el objeto de partir de aspectos generales de la investigación para llegar a situaciones particulares y fueron de ayuda técnicas de investigación documentales, fichas bibliográficas, para el estudio correcto del tema desarrollado.

La proyección desde la Política Pública en Guatemala, ha optado por la máxima rigurosidad en la supervisión del respeto y adecuación a la normativa de tránsito, el investigador nos permite acceder a dicho enfoque controlador del Estado para que la prevención del delito se efectivice en corto plazo, ello implica no esperar que el conductor y el peatón se adecuen voluntariamente a los cambios, todo lo contrario, en razón de las multas que son administradas por órgano jurisdiccional, es así, que se buscan el giro de la irresponsabilidad al conducir, a obtener una conducta adecuada y ponderadas en la conducción.

En la tesis de postgrado de la Universidad Regional Autónoma de los Andrés, el autor concluye que las acciones y medidas que se proponen a través de este documento, se han estructurado a fin de cumplir con el objetivo planteado, que es la elaboración de un documento de análisis crítico jurídico, sobre la seguridad vial en el Ecuador, a fin de proponer alternativas para evitar la vulneración del derecho a una seguridad integral, que parte de la reducción de tasas de mortalidad por accidentes de tránsito; una vez que se conoce cuáles son los factores participantes. Esto es el factor humano, el factor vehicular o mecánico, el factor climatológico, y el factor orgánico-estructural del tránsito. Es importante establecer que las acciones, tácticas o estrategias que se proponen, deben enfocarse, formalizar y acordarse entre los actores y las autoridades competentes sobre la materia (Medina, 2015) .

Propuestas de la investigación.- En mérito de todo lo antes descrito se pone a consideración las siguientes acciones, como elementos y potenciales soluciones a la problemática: Efectivo cumplimiento de normativas, que incluya la fiscalización y el control de variables como exceso de velocidad, conducción bajo efectos de alcohol u otras drogas, poco o nulo uso de protecciones para los ocupantes (cinturón de seguridad; casco; otros) en vehículos a motor, cumplimiento de contratos de operación del transporte público; considerar la expedición o modificación de leyes o reglamentos; para apoyar el cumplimiento de las gestiones institucionales para mejorar la Seguridad Vial.

Las entidades competentes del Estado (Min. Educación; Min. Transporte; A.N.T.; D.N.T.T.T.S.V) deben invertir recursos de manera equitativa, que no será solo de orden financiero, si no humano, logístico o de la índole necesaria para conseguir una concientización y sensibilización en los habitantes del Ecuador, al igual que una observancia y sujeción a las leyes; a través de una estrategia educativa de capacitación continua desde edades tempranas en centros de educación públicos y privados en todos sus niveles.

Son necesarios esfuerzos propios de la Fiscalía General del Estado para lograr un sistema de información confiable, oportuno, pertinente, que contenga las variables y datos que permitan construir un diagnóstico sobre la situación real de la problemática que genera la accidentabilidad; la cual, aporte a la construcción de mejores políticas de seguridad vial, que examinen la posibilidad de integrar formas de desplazamiento no motorizadas de una manera sostenible y segura.

La decisión de participar de manera comprometida en el “Decenio de Acción para la Seguridad Vial”, adoptada en la Asamblea General de las Naciones Unidas y de la cual el Estado ecuatoriano acepto y ratifico a fin de mejorar la seguridad vial con el planteamiento de varios objetivos y metas con intervenciones que funcionen, como la mejora de atención a los accidentados y la armonización y estandarización de datos relativos a las lesiones y secuelas o las muertes posteriores (30 días) causadas por el evento de tránsito. Adicional y finalmente se coincide con lo determinado por el Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial, en el sentido de que la recolección y el análisis integral de los datos de tipo estadístico, son esenciales para:

Diseñar estrategias efectivas de seguridad vial.

Establecer metas sobre prevención, que sean alcanzables.

Desarrollar y determinar prioridades de intervención.

Monitorear efectividad de los programas de prevención u otro tipo.

Por lo que se sugiere que la generación de los diagnósticos, tanto en materia de tránsito, que es el objetivo de este análisis, como en cualquier otra materia en la que se analice la forma de contrarrestar, reducir o limitar una problemática, deban apoyarse en elementos constituidos por bases sólidas y que provengan de fuentes confiables; a fin de generar una perspectiva global, que permitan razonar a cerca de la mecánica y efectos que esta pueda causar en nuestra sociedad.

La investigación, denota las aspiraciones político-criminales del país ecuatoriano, en cuanto a identificar los factores predominantes que coadyuvan en un accidente de tránsito, desde el factor humano hasta los factores meteorológicos, y finalmente informa que las autoridades deben ser conocedores de la problemática y no sólo administrativos que no tienen la capacidad de gestionar cambios en favor de la ciudadanía como sería estrategias de enseñanza y promoción de la educación vial y el constante monitoreo de los programas de prevención de los diversos factores ya determinados..

1.1.1.2. Bases Teóricas de las Categorías

1.1.1.2.1. Bases Legales

Ley General de Transporte Terrestre Ley 27181.

Esta norma establece los lineamientos generales económicos, organizacionales y reglamentarios del transporte y tránsito terrestre, y rige en todo el territorio de la República; tiene como objetivo la satisfacción de las necesidades de los usuarios y el resguardo de sus condiciones de seguridad y salud, así como a la protección del ambiente y la comunidad en su conjunto. La Ley N° 27181 sin embargo, no señalaba al Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI) como componente o actor en materia de transporte y tránsito terrestre. Como ley solo presenta los lineamientos generales, sin establecer las competencias específicas de cada actor.

Ley N° 28172, que modifica los artículos 17° y 23 de la Ley N° 27181, Ley general del transporte y tránsito terrestre, del 26 de enero del 2004 La norma precisa a los nuevos componentes como autoridades competentes en materia de transporte y tránsito terrestre: Ministerio de Transportes y comunicaciones, los gobiernos regionales, las municipalidades provinciales y distritales, la Policía Nacional y el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI); asimismo, precisa las competencias normativa,

de gestión y fiscalización de los gobiernos regionales; también dispone que las unidades móviles de carácter regional y nacional deberán contar con un sistema de comunicación. Esta norma solo toma en cuenta el uso de medios de comunicación en los vehículos de transportes, pero no toma en cuenta por el ejemplo la utilización obligatoria de los cinturones de seguridad.

Reglamento Nacional de Tránsito, dispositivo legal que se encuentra en constante modificación para evitar nuevas conductas que contravenga una debida conducción vehicular.

1.1.1.2.2 Bases Teóricas

1.1.1.2.2.1 Antecedentes históricos del tráfico y la seguridad vial

Siguiendo a (Montoro, 2008), en el artículo de investigación sobre tráfico y la seguridad vial: 6,000 años de historia, puede dividirse en cinco grandes etapas:

La primera etapa comienza con el descubrimiento de la rueda en la antigua Mesopotamia unos 4.000 años antes de Jesucristo y llega hasta el inicio del Imperio Romano. En esta etapa había una rudimentaria tecnología en los vehículos con ruedas y una ausencia total de normas de circulación y de vías por las que circular.

La segunda etapa abarca desde el auge del Imperio Romano hasta su desaparición. Se caracteriza por la aparición de las primeras normas reguladoras del tráfico y la consolidación de una amplia red de vías de comunicación terrestre en Europa y parte de Asia.

La tercera etapa se sitúa desde la caída del Imperio Romano hasta el final de la Edad Media, en la cual se destruye o abandona la sofisticada red de caminos de los romanos y surgen en los diferentes reinos una serie de normas para la circulación muy dispares entre sí.

La cuarta etapa se inicia en el Renacimiento hasta mediados del siglo XIX, en la que destaca la alta sofisticación técnica que alcanzan los vehículos tirados por animales, el incremento y mejora de la red viaria en Europa y la aparición de una gran normativa para regular el tráfico de estos vehículos.

La quinta etapa va desde finales del siglo XIX hasta nuestros días. Es la etapa donde se inventa el motor de explosión, generalizándose los vehículos a motor a partir de la segunda mitad del siglo XIX. En concreto, el 29 de enero de 1886, Karl Benz patentaba el primer vehículo propulsado por un motor de explosión, que alcanzaba hasta 15 km por hora. Esta patente supuso a la postre una verdadera revolución para nuestra sociedad y su estilo de vida. Los vehículos a motor se convirtieron en algo más que un medio de transporte, suponen un nuevo sistema económico y cultural, que cambió para siempre nuestro concepto de distancia y tiempo, los intercambios comerciales y las relaciones humanas.

En esta etapa también se produce el primer accidente de tráfico documentado de la historia, de acuerdo a lo investigado por (Muñoz, 2014), acontecido en Londres, el 17 de agosto de 1896 y causado por un exceso de velocidad. En el accidente murió atropellada Bridget Driscoll, una mujer de 44 años con dos hijos, que tristemente se convirtió en la primera víctima mortal de un accidente de tráfico, de la que se tenga constancia.

En la investigación se realiza un análisis descriptivo – histórico del desarrollo del transporte, que será de relevación para los fundamentos del desarrollo de los accidentes de tránsito, por lo tanto, es una investigación de mucha importancia para el presente proyecto de investigación.

(Cascales, 2017) Explica que la SEGURIDAD VIAL, se puede definir como la “no producción de accidentes”, pero, esta definición carece de validez, ya que, nos encontramos con varios elementos externos en la producción del mismo, tales como las personas, en las que debemos destacar su capacidad de decisión la cual les puede llevar a la equivocación. Esto quiere decir que la Seguridad Vial no puede ser una realidad cuyos valores sean absolutos, lo que se traduce en que siempre existirán accidentes de tráfico, sin embargo, su máxima aspiración deberá ser la

disminución de los accidentes y la reducción los daños y consecuencias que se produzcan por el mismo.

En su trabajo de tesis, el investigador conceptualiza en forma adecuada lo que respecta a la Seguridad Vial y propone estrategias para la reducción de accidentes de tránsito.

(Pineda, 2014) Establece CUATRO NIVELES DE ACCIÓN EN LA SEGURIDAD VIAL.

1. Nivel primario: Reúne medidas o acciones que tienden a evitar que se produzcan accidentes. Tales como las campañas de prevención e información, la educación vial impartida, la promulgación y posterior aplicación de las leyes, esto dentro del ámbito del ser humano. Las acciones en relación con los vehículos son el buen mantenimiento de las condiciones mecánicas del mismo (frenos, las luces, la dirección) y el respeto de la Inspección Técnica del Vehículo. Por último, en lo referente al medio ambiente debemos destacar el desarrollo de estrategias para el diseño y trazado de las vías, la mejora constante de la red de carretera, los distintos paneles y señales para advertir riesgos y peligros, y los límites de velocidad entre otros.

2. Nivel secundario: Engloba aquellas medidas o acciones encaminadas a suavizar las consecuencias que se producen en un accidente que no se ha podido evitar, intentando minimizar lesiones y los traumatismos que se puedan producir a causa del mismo. En el ámbito humano se promueve usar algunos dispositivos destinados a la protección tales como el cinturón de seguridad, el casco en el caso de la motocicleta y sus similares o en el caso de los menores que midan menos o igual a 135 centímetros deberán utilizar un sistema de retención homologado y que esté adaptado a su peso y altura. En lo referente al vehículo, debemos centrarnos en la existencia de los dispositivos anti empotramiento. En tercer lugar, hay que hacer referencia a la vía pues en ella podemos observar elementos como los carriles de frenado de emergencia, las bandas sonoras o los llamados quitamiedos.

En la presente investigación, es de perfil temático brindándonos una óptima perspectiva de cómo se pueden aplicar las políticas de prevención de los delitos de seguridad vial y que, la ingeniería y la tecnología debería aportar desde su conocimiento en herramientas y aplicaciones tangibles para evitar más accidentes de tránsito.

En referencia al ámbito de la prevención (Urgilles, 2014) especifica en su investigación que la sociedad considera que las Mejores medidas para prevenir accidentes y delitos viales son la presencia policial (29.3%), la educación vial y la mejora de las vías (12.9%) y la incorporación de las nuevas tecnologías en el vehículo para ayudar a la conducción (por ejemplo, sistemas automáticos de reducción de velocidad) (10.2%). Es destacable que no había en esta pregunta ninguna referencia al uso de la prisión como instrumento preventivo, no obstante, ello nos permite afirmar que existe ya una creencia social de que a partir de medidas alternativas a la prisión es posible reducir este tipo de delitos.

La investigación publicada en la revista científica de Barcelona, denota un aporte técnico y especializado, que procura que la prevención de los delitos viales apueste en el reforzamiento del control social forma como es la presencia policial y desde la Seguridad Vial en específico la ingeniería vial pero, con el apoyo de la tecnología, tal y como está sucediendo en Asia (Japón y China) que innovan constantemente su aplicación como son los rociadores en el cruceo peatonal, promoviendo así el cambio en los peatones al arriesgarse a una conducta temeraria en cuanto a cruzar cuando no están autorizados, ello implica una real política vial comprometida con la salud y seguridad de sus ciudadanos.

(Pallín, 2017) Establece sobre El inicio de la conducta de conducir el vehículo automotor para la configuración del delito contra la seguridad vial, la mayor parte de los tribunales consideran que basta un ligero desplazamiento del vehículo, aunque hay casos que niegan la existencia de la conducción si el desplazamiento

fue mínimo. Hay casos confusos como aquellos en que el vehículo se desplaza en punto muerto o se realizan maniobras de aparcamiento en el que no existe una postura definida ni por parte de la jurisprudencia ni de la doctrina. En relación con el supuesto de desplazamiento en punto muerto la doctrina se encuentra dividida, hay autores como GÓMEZ PAVÓN que se inclinan por considerar que cuando un vehículo se desplaza por la inercia o por la fuerza de la gravedad podrá existir en su caso un delito imprudente de homicidio o lesiones si se ha producido un resultado lesivo y concurren los elementos necesarios para ello, pero en ningún caso, podrá aplicarse el tipo penal del art. 379 ya que el vehículo no se mueve por acción de su propio motor. Sin embargo, DE VICENTE MARTÍNEZ considera que dejar deslizar un vehículo durante un trecho manejando la dirección del vehículo, aunque el motor se encuentre apagado puede dar lugar a una conducta contra la seguridad vial. Según la opinión de la investigadora en todos estos casos dudosos se debe analizar el caso concreto para castigar fundamentalmente aquellos supuestos en que se puso en peligro la seguridad vial con la conducta desplegada.

La Sociedad del riesgo, hablar de la sociedad del riesgo irremediamente nos lleva al modelo teórico que ha desarrollado el sociólogo alemán Ulrich Beck en su libro titulado *Risikogesellschaft Auf dem Weg in eine andere Moderne* (la sociedad del riesgo. Hacia una nueva modernidad) publicado en el año 1986 y traducido al castellano por la editorial Paidós el año 1998.

En el libro mencionado, el profesor Ulrich Beck considera al riesgo en oposición a las consecuencias naturales que lamentablemente azotan a la humanidad, como un peligro generado por las decisiones sociales, derivadas de las ventajas y oportunidades generadas industrialmente, es decir riesgos generados por la intervención del hombre.

En la modernidad avanzada, la producción social de la riqueza va acompañada sistemáticamente por la producción social de riesgos. Por tanto, los problemas y conflictos de reparto de la sociedad de la carencia son sustituidos por los problemas y conflictos que surgen de la producción, definición y reparto de los

riesgos producidos de manera científico- técnica. El profesor Beck (Beck, 1998) plantea las potenciales amenazas a la sociedad en cinco tesis:

1.- Los riesgos que se generan en el nivel más avanzado del desarrollo de las fuerzas productivas (con ello me refiero sobre todo a la radiactividad, que se sustrae por completo a la percepción humana inmediata, pero también a las sustancias nocivas y tóxicas presentes en el aire, en el agua, y en los alimentos, con sus consecuencias a corto y largo plazo para las plantas, los animales y los seres humanos) se diferencian esencialmente de las riquezas.

2. Con el reparto y el incremento de los riesgos surgen situaciones sociales de peligro. Ciertamente, en algunas dimensiones éstas siguen a la desigualdad de las situaciones de clases y de capas, pero hacen valer una lógica de reparto esencialmente diferente: los riesgos de la modernización afectan más tarde o más temprano también a quienes los producen o se benefician de ellos. Contienen un efecto bumerang que hace saltar por los aires el esquema de clases.

3. Sin embargo, la expansión de los riesgos no rompe en absoluto con la lógica del desarrollo capitalista, sino que más bien la eleva a un nuevo nivel. Los riesgos de la modernización son un big business. Son las necesidades insaciables que buscan los economistas. Se puede calmar el hambre y satisfacer las necesidades, pero los riesgos de la civilización son un barril de necesidades sin fondo, inacabable, infinito, autoinstaurable.

4. Se puede poseer las riquezas, pero por los riesgos se está afectando; éstos son como asignados civilizatoriamente. Dicho de una manera rápida y esquemática: en las situaciones de clases y capas, el ser determina a la conciencia, mientras que en las situaciones de peligro la conciencia determina al ser.

5. Los riesgos reconocidos socialmente, tal como se manifiesta claramente por primera vez en el ejemplo de la discusión por la muerte de los bosques, tienen un contenido político explosivo muy peculiar: lo que hasta el momento se había considerado apolítico se vuelve político: la supresión de las “causas” en el proceso de industrialización mismo. De repente, la opinión pública y la política empiezan a mandar en el ámbito íntimo del management empresarial, en la planificación de la producción, en el equipamiento técnico, etc.

La sociedad del riesgo acarreado en el derecho penal el surgimiento de un derecho penal del riesgo, teniendo las siguientes características: “En primer lugar subvierte el principio de intervención mínima, que se consideraba una conquista irrenunciable de la moderna política criminal, al asignar al Derecho Penal el cometido principal para conseguir la seguridad en la sociedad del riesgo. Frente al proceso de despenalización, que se desarrolló en los años sesenta y setenta, la propugnada nueva política criminal conlleva una expansión del Derecho Penal. En segundo lugar, esta expansión se alarga hasta cubrir nuevos bienes jurídicos supraindividuales de contenido difuso. En tercer lugar, a estos nuevos bienes jurídicos, así configurados, se les protege anticipadamente mediante la abundante creación de delitos de peligro abstracto. En cuarto lugar, se postula una “flexibilización” y “desformalización” de determinadas categorías dogmáticas y de ciertos principios procesales. Flexibilización que – en decir de Blanca Mendoza-afecta, por de pronto, a las siguientes categorías: determinación de la relación de causalidad, imputación individual, carga de la prueba, concreción del riesgo penalmente relevante, concepto de dolo y su diferencia con la imprudencia, distinción entre autores y partícipes y entre consumación y formas preparatorias o intentadas del delito.”

La investigación, realiza un análisis descriptivo de la realidad judicial en la aplicación de los casos materia de delitos viales en España y la evaluación de las estrategias de prevención del delito desde la perspectiva social y del derecho penal.

(Vilca, 2017) Afirma en su tesis que en el contexto actual en el que vivimos sabemos que los vehículos son un bien que los integrantes de la sociedad utilizan para trasladarse, entonces no se podría prohibir el uso de los mismos a pesar de que sabemos que estos son bienes riesgosos, es por ello que la dogmática penal a utilizado el termino riesgo permitido, creo que en términos del profesor Ulrich Beck se debió utilizar el término “envenenamiento permitido”. Mediante dicho término la dogmática penal ha delimitado que comportamientos son penalmente relevantes, es decir aquellos que sobrepasan el envenenamiento permitido son pasibles de responsabilidad penal.

Desde la perspectiva de la realidad actual, se avizora la importancia del parque automotor, y el derecho de las persona de trasladarse en sus vehículos, porque cumple con su función, pero que, el conductor debe ser consciente de la relevancia de su rol en el sistema de tránsito y la responsabilidad penal atribuible que será meritoria ante una infracción al reglamento nacional de tránsito y que como consecuencia ocasione un daño material y/o a un bien jurídico como son las lesiones o los homicidios culposos.

(Condori, 2017) En su tesis de investigación en la Universidad Nacional del Antiplano, realiza importantes observaciones a cerca de la importancia de la educación en seguridad vial, destaca que los accidentes de tránsito representan un problema a nivel nacional y regional, ocasionando pérdidas de vidas humanas; razón por la cual se hace necesario impartir en las aulas de todos los niveles educativos una Educación y Seguridad Vial como elemento fundamental para el desarrollo integral de los estudiantes de los diferentes niveles educativos que contribuyan en el rescate de valores y en la formación de una cultura vial.

Esto hace necesario investigar los conocimientos en materia de educación y seguridad vial de los futuros educadores, a fin de orientar las acciones de mejora más eficientes, en la solución de tales problemas, más aún siendo estos los futuros formados de los nuevos ciudadanos quienes son peatones, pasajeros y en lo futuro conductores de vehículos. Los principales factores que contribuyen al altísimo número de víctimas que se producen por accidentes de tránsito en nuestra región, están marcados o se han determinado que se deben al exceso de velocidad, la impericia de los conductores, el mal estado de los vehículos y la imprudencia de los peatones. Cualquiera que sea el factor; humano o mecánico, es necesario reconocer que estos factores se desprenden, ya sea; de la falta de previsión, la falta de conciencia o de la falta de conocimiento de las normas que deben seguir quienes se enfrentan al sistema de tránsito, entonces es necesario conocer cómo podríamos evitar un accidente a través del conocimiento de las circunstancias que lo pueden generar, para esto es importante analizar los factores que contribuyen y

las estadísticas de los accidentes de tránsito de nuestra región, lo que nos ayudará a tomar las medidas de prevención, más adecuadas.

Sucede pues, que los accidentes de tránsito generan pérdidas humanas y materiales, por lo tanto es indispensable la toma de conciencia, la sensibilización de los ciudadanos hacia la observancia de normas y conductas, los cuales pudiesen estimularse a través de la formación pedagógica en los menores de edad con programas educativos encaminados a educar a los ciudadanos, y en este proceso de prevención lograr la integralidad de conocimiento tangible, que forme e involucre el ser, hacer, convivir, social y solidario, el cual debe iniciarse desde el nivel inicial, seguido en cada una de las etapas de escolaridad en educación básica regular adecuándolo a cada nivel, modalidad y contexto. Tarea que llevarán adelante los educadores quienes se forman en la Facultad de Ciencias de la Educación. Por esto, la formación vial no puede ser para después cuando los niñas, niños sean adultos y maneje un vehículo, sino que la educación vial se inicie con la infancia misma con el propósito de fijar en ellos estructuras cognitivas del deber ser a temprana edad, de tal manera que al llegar a la segunda y tercera etapa de educación básica el educando estará en camino de tener definido patrones de conductas, comportamientos, actitudes positivas de cómo comportarse como peatón, pasajero y conductor, tarea en la cual tiene participación absoluta los profesionales en educación.

Hablar de educación y seguridad vial es hablar de prevención, es importante conocer que esta se deriva de un conocimiento previo, el mismo que en la actualidad es inocuo para la sociedad peruana, la misma que muestra una arraigada cultura de irrespeto a las normas establecidas, haciendo gala de la aplicación del proverbio que dice que: “lo que no se conoce no se respeta”; sin ser la excepción la Ley General de Tránsito y Transporte y sus reglamentaciones a través de los decretos supremos. Normas que tiene por objeto la organización, planificación, reglamentación y control del tránsito y transporte terrestre, uso de vehículos a motor, de tracción humana, mecánica o animal, circulación peatonal y conducción de semovientes; así como el control y la prevención de los accidentes,

la contaminación ambiental, el ruido producido por vehículos a motor; y, la tipificación y Juzgamiento de las infracciones de tránsito y transporte.

Siendo que los profesionales de la educación son los profesionales que conducirán el aprendizaje y contribuirán en los conocimientos de los estudiantes y futuros ciudadanos, es necesario conocer el conocimiento que poseen específicamente en educación y seguridad Vial. Es oportuno este estudio porque constituye un aporte para reorientar la educación vial en los estudiantes de la facultad de Ciencias de la Educación de la Universidad Nacional del Altiplano, y responder a la pregunta ¿Cuál es el nivel de conocimiento en educación y seguridad vial en estudiantes de la facultad de ciencias de la educación de la Universidad Nacional del Altiplano II semestre – 2016? y de acuerdo al resultado incorporar y/o mejorar el conocimiento, maneras de enseñanza en educación de prevención y seguridad vial en el aula que les permita conocer las situaciones de riesgo, desarrollar conciencia del peligro, que existen disposiciones legales que rigen el tránsito y transporte, generando en este colectivo conductas que transmitan y a sus estuantes con actitudes positivas e influyan en el comportamiento de ciudadanos, con nuevas conductas en el sistema de tránsito terrestre.

La investigación, identifica y determina la importancia de la aplicación de estrategias desde la educación para una correcta internalización de los valores y la normativa del reglamento nacional de tránsito, que debería ser replicada a nivel nacional para poder observar cambios a mediano plazo en nuestro sistema de transporte, una evaluación de la educación vía desde una perspectiva transversal: educación inicial, primaria, secundaria, universitaria y especializada (postulantes a la Licencia de Conducir) bajo la mayor rigurosidad académica y de respeto a la sociedad.

1.1.1.3 Definición Términos Básicas

Seguridad vial.

Seguridad vial engloba las normas que pretenden que la circulación rodada en las vías de comunicación suponga el mínimo peligro, daño o riesgo para los usuarios de las mismas. Esta definición de seguridad corresponde al concepto de seguridad vial en el sentido restringido y en ella intervienen los siguientes elementos: los conductores de los diferentes medios de transportes, los peatones, las vías de comunicación y las diferentes condiciones meteorológicas (temperatura, precipitaciones, niebla, viento, etc.). además de los elementos exteriores es de gran importancia considerar los protocolos de actuación de los servicios de urgencias y emergencias en los accidentes de circulación, pues según sea la intervención de éstos así serán, en muchas ocasiones los resultados finales de los mismos, sobre todo en lo relacionado con las consecuencias que sobre las personas tienen los mismos. Por todo lo anterior la seguridad vial, en sentido restringido constituye en la actualidad uno de los problemas más acuciantes para los ciudadanos y los poderes públicos, prueba de ellos es la profusa regulación de la misma y el ser uno de los temas de permanente actualidad en los medios de comunicación, y ello por ser una de las principales causas de mortalidad e incapacidad para las personas y que no son producidas por enfermedades, acuciosa explicación de la tesis doctoral de (Ayala, 2014) en la Universidad Castilla de la Mancha.

(Picón, 2011) , en su investigación brinda dos conceptos importantes en materia de tránsito: La seguridad vial implica uno de los grandes retos de las sociedades posmodernas, que están marcadas por los desarrollos de las metrópolis, las ciudades y aún de los sectores rurales, y donde la incursión de los vehículos tiene primacía, incluso sobre las personas (1,2). La seguridad peatonal se concibe desde una mirada integral que involucra la educación vial, entendida esta como la adquisición de hábitos que le permiten al ciudadano acomodar su comportamiento a normas y principios del tránsito y la seguridad peatonal, como uno de sus objetivos.

Igualmente, el concepto de seguridad peatonal forma parte de otro concepto mucho más amplio como es la educación social, que implica una educación para la ciudadanía responsable, que se concreta a partir de la creación de hábitos y actitudes de convivencia, cultura ciudadana, calidad de vida, respeto por el medio ambiente y, por supuesto, hábitos y conductas frente a la seguridad vial y peatonal.

Diferentes actores participan en la seguridad vial debido a que todos hacen parte de ella y deben trabajar día a día para cumplirla, porque su propósito es proteger la integridad física de las personas y garantizar la seguridad en las calles. Según Pico, González y Noreña (2011): La seguridad vial debe ser concebida como un sistema social que se caracteriza de manera holística, el cual comprende una variedad de actividades o procesos en los que participan diferentes actores que interactúan entre sí en ambientes físicos, mediante la utilización de medios de transporte motorizados o no motorizados. Es importante anotar que, de una manera ideal, es necesario que este sistema social tenga una dinámica libre de conflictos y contradicciones, puesto que su finalidad es la prevalencia de la vida de las personas, además del mantenimiento óptimo de la infraestructura.

Se debe tener en cuenta en las actuaciones de los diferentes actores presentes en las situaciones de movilidad, que ellos deben tener una suficiente y adecuada información para lograr que el sistema funcione de manera integral y segura: Se pone como ejemplo el hecho de que le den el mismo significado a una determinada señal de tránsito, se conozcan los riesgos de manejar vehículos bajo los efectos de sustancias psicoactivas, entre otras informaciones sobre normas y pautas de comportamiento en las vías que mediatizan igualmente un comportamiento y una cultura ciudadana.

En situaciones de movilidad intervienen muchas personas, pero no siempre el sistema es perfecto ya que se carece de información la cual es necesaria para poder integrar todas las partes del sistema y hacer que este funcione adecuadamente además otro factor a destacar es el manejo de vehículos bajo el efecto de sustancias lo cual resulta supremamente grave para lo sociedad tener a un individuo bajo estos efectos podría atentar contra la integridad física de los demás, así como la de él.

Derecho de transporte.

Se encuentra regulado jurídicamente por la Ley General de Transporte Público y Terrestre – Ley N° 27181, el derecho de transporte se encarga de regular y tratar todos los conflictos que surgen del área del transporte en el territorio nacional.

(Panchi, 2010) Destacan que los estudios de tránsito y de transporte terrestre, son vitales e indispensables en una sociedad en desarrollo como el factor clave para el mejoramiento de la calidad de vida, y para la solución de problemas de la humanidad, pues constituyen un elemento indispensable para la transportación de bienes y de personas.

Reglamento Nacional de Tránsito

Es emitido por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y contienen las normas que regulan el uso de las vías públicas terrestres, aplicables a los desplazamientos de personas, vehículos, animales y las actividades vinculadas con el transporte. Rigen en todo el territorio de la República aprobado por el Decreto Supremos 033-2001-MTC.

Accidente de Tránsito

De acuerdo al Artículo 2 del Reglamento Nacional de Tránsito, detalla que el accidente de tránsito es todo evento que cause daño a personas o cosas, que se produce como consecuencia directa de circulación de vehículos.

Prevención del delito vial

Hernández (2010), en su tesis doctoral sobre la evaluación y gestión estratégica para la seguridad vial: Ciudad Juárez, México, tiene como principal finalidad de evaluar los elementos que permiten la puesta en práctica de la política de seguridad vial que promueve el centro nacional para la prevención de accidentes de la Secretaria de Salud en el ámbito local. La importancia del estudio radica en que se sustenta en la necesidad de que las instancias relacionadas con la prevención de

siniestros viales rediseñen su visión, su enfoque y las políticas, bajo las dimensiones de una gestión estratégica que en conjunto favorezca la reducción de lesiones y traumatismos derivados de los incidentes del tránsito.

Por último, (Salazar, 2011) Aporta en el sentido de la prevención del delito vial, urge cumplir con capacitación en normativa de tránsito, que, se configura como la razón fundamental para el incremento de conocimientos Jurídicos– Viales que debe cubrir la necesidad, mediante una capacitación que permita combatir el desconocimiento de la Ley de Tránsito y su Reglamento; tal desconocimiento de las circunstancias de la infracción, causan un problema grave en la sociedad, quien las comete descarta que nuestra legislación contempla que “el desconocimiento de la ley no exime, de culpa”, razón por la cual se presume que la ciudadanía tiene conocimiento de las leyes, y deben dar cumplimiento a su obligación.

Educación vial.

(Cisneros, 2010) En su investigación denota la importancia de la concientización de la responsabilidad de las personas que se ponen al frente de la conducción de un automotor, debe estar cifrado en la esfera consiente e in consiente de los ciudadanos.

La educación vial debe ser un componente transversal en los programas curriculares de los centros de educación a todo nivel, incluido el superior.

Es imprescindible que tanto los conductores como peatones, se organicen convenientemente para que podamos disminuir los accidentes de tránsito que no solo tienen secuelas en las vidas pérdidas, sino también en el entorno familiar de las víctimas y victimarios.

(Canga, 2017) Explica en su investigación la importancia de los valores en la educación vial es un conjunto de conocimientos, reglas y normas de comportamiento que toda persona debe poseer en la vía pública a la hora de transitar como: peatón, ciclista, motocicleta, automóviles y entre otros de igual manera se puede considerar parte de la educación social siendo una eficaz base informativa en la ciudadanía, dado que trata de crear hábitos y actitudes positivas

de convivencia y seguridad vial. Para que la sociedad reconozca y aprecie el valor de las señales de tránsito y empiece a ser un peatón prudente, es necesaria una buena formación y en muchas ocasiones se ha dicho que los valores en la educación vial no es otra cosa que una demostración más de un aspecto sociocultural en general de tal manera las normas de tránsito son acuerdos incluidos para que el uso de las vías sea sin problemas posible de forma que cuando alguien incumple los reglamentos de tránsito se produce la falta de los valores de unos y otros ciudadanos en lo que deberían de cumplir ya que es el paso definitivo para el cambio de su conducta y posiblemente de su actitud. Los valores surgen principalmente en el individuo por influencia en el seno de la familia, para que se origine la trasmisión correcta de valores es de vital prioridad la calidad significativa de su entorno personal en la que se refiere padres, hermanos, parientes y amigos además de ser la suma importancia de comunicación en la familia tales valores como son: el respeto, la responsabilidad, el hábito y la moral entre otros. El respeto consiste en el afecto y sentimientos de las personas en una relación, aunque el término se usa comúnmente en el entorno a las relaciones interpersonales del mismo modo se aplica a las relaciones entre grupos de personas, a veces se confunde al respeto con alguna conducta en particular, como los buenos modales o la amabilidad, pero el respeto es algo diferente a esto, es una actitud, la cual nace con el reconocimiento cultural de una persona, ya sea relacionado como una habilidad o comportamiento.

(Calderón, 2016) En la tesis de pregrado de la Universidad de Guayaquil, destaca la importancia de la enseñanza vial significa transmitir los conocimientos de viabilidad a los ciudadanos, sobre un tema de gran figura, tener cuidado al movilizarse por las vías, además de aplicar todas las medidas de circulación y respetar todas las indicaciones de tráfico, de igual forma descifrar factores de riesgo, causas y secuelas para evitar los accidentes de tránsito.

Por lo general, cuando se produce un suceso ocasionado por este factor de riesgo como el tránsito, además de la movilidad sostenible; son destrezas, o formas de actuar rápido, ya que son generadas por el comportamiento de cualquier viandante o automovilista.

“Cuando se habla de la falta de comprensión de la sociedad civil ante el problema de la inseguridad vial, quizás el punto de partida es que ocasionalmente se percibe como algo que potencialmente nos afecte. Es una realidad que se contempla con un cierto distanciamiento. No se considera un problema social, sino la suma de ciento treinta mil problemas individuales” (Social, 2006)

El aprendizaje vial cambia socialmente a toda una nación, respecto a los comportamientos viales que promuevan la convivencia de todo sujeto, los puntos claros e importantes que convendrían ejecutarse son: la tolerancia, la solidaridad, el respeto, la responsabilidad, y una buena cultura, favorecen las relaciones humanas en la vía pública.

El adiestramiento vial se transmite dentro del entorno familiar, establecimientos educativos y en las grandes organizaciones donde se fomenten una buena cultura. Los gobiernos y las entidades públicas son los encargados de difundir, e impartir estos conocimientos a toda una sociedad.

Objetivos de una educación vial:

- Culturarizar a la ciudadanía sobre los Leyes y Reglamentos.
- Disminuir los accidentes de tránsito.
- Proteger la integridad de todos individuos y su bienestar.
- Otorgar seguridad para el tránsito peatonal y vehicular.
- Formar y capacitar a todos los individuos, sobre el uso correcto de los medios de transporte.

¿Qué son los valores dentro del Educación Vial?

Los hábitos de sabiduría se consideran de diferentes formas, mediante el accionar de cada individuo, indicados como ejes de formación que nace desde el entorno familiar, y se consolida en la instrucción culta desde la escuela y este accionar no tiene caducidad. Entre los valores y principios existentes, están implícitas la ética de cada persona, así como su moral entre otros. Sin embargo, de ninguna manera se trata de difundir las ingenuidades de las personas, sino más bien encararlos y afrontarlos de la mejor manera, como es la enseñanza, y

escatimar recursos que sirvan para la alineación fundamental del buen vivir del ser humano.

La seguridad que debe haber en el entorno evitando todo tipo de obstáculos que no siempre son fáciles de poderlos evitar, siendo la educación vial la formar de conocer y aprender a evitar cualquier obstáculo presente en el entorno vial, protegiendo la seguridad e integración propia al igual que la del resto de personas o peatones.

España se ubica en el puesto número 13 del mundo con la tasa de víctimas mortales en accidentes automovilísticos más baja y mejora sus estadísticas solo por detrás de Suecia, Reino Unido y Países Bajos. Las carreteras en Europa son las más seguras del mundo.

En Estados Unidos las muertes por accidentes de tránsito han aumentado un 14%. Estas cifras se posicionan como el más mortífero para los conductores desde el 2007. También se atribuye el aumento de muertes por accidentes en carreteras por el uso indebido de teléfonos móviles mientras conducen.

En Latinoamérica la inseguridad vial sigue ocupando el primer lugar en el ranking mundial con las tasas de mortalidad más altas por accidentes con más muertes por año, heridos y centenares de miles de personas con alguna discapacidad consecuencias de los accidentes.

Delincuente vial.

Es un sujeto especial y cualificado porque debe tener conocimientos previos en conducción de vehículo automotor, en todos los casos no cuenta con la licencia de conducir, y tiene una conducta antisocial y de irresponsabilidad por no empatizar con los peatones o sociedad que son potenciales víctimas, podríamos afirmar que el perfil del infractor penal en materia de seguridad vial corresponde a los siguientes datos sociodemográficos:

- Son mayoritariamente HOMBRES.

- De 22 a 35 años. (Aunque algunos estudios recientes dan otro intervalo de edad, de 35 a 45 años).
- Con una antigüedad del permiso de conducción de más de 5 años.
- Estudios inferiores a los universitarios.
- Siendo las infracciones que más cometen:
- la de circular sin permiso de conducción.
- y, conducir con una tasa de alcohol superior a la establecida.

Víctima vial

(Hernández, 2010 1) El estudio de las víctimas se realiza desde una perspectiva multidisciplinar, desde diversos campos de estudio. Así, no solamente se estudian los accidentes de tránsito en los que interviene un victimario por delito, sino también aquellos que dejan víctimas sin mediar delito penal. Hay un interés concreto en el papel que desarrolla la víctima en el iter críminis ya que su intervención puede modificar el comportamiento del victimario o simplemente del suceso criminal.

El número de víctimas viales es un grave problema que afecta de manera directa a aspectos fundamentales de la vida personal, familiar, social y laboral tanto de víctimas directas como indirectas. Además, víctima no sólo lo es la persona directa sobre la que recae el acto delictivo en sí, sino también lo pueden ser (y lo son) las víctimas indirectas (familia, amigos, sociedad) que sufren las consecuencias del delito.

Cultura vial.

La cultura vial es la forma como los habitantes a nivel mundial viven, sienten, piensan y actúan cotidianamente en los diferentes espacios públicos y estos habitantes pueden ser niños, jóvenes, adultos, discapacitados, personas de la tercera edad o de diferente tipo de clase social que puede ser: alta, media o baja, etc. De la cultura vial en diferentes países del mundo podemos decir que todas las sociedades y comunidades tienen diferente forma de vivir, sentir, pensar y actuar en los diferentes espacios de movilización y que es la expresión de la forma en que

la gente de una sociedad, pueblo o comunidad se relaciona en las vías de dónde circulan o se movilizan en su vida diaria, teniendo en cuenta que su cultura no es ni buena ni mala, simplemente existe y es; la única diferencia es la sociedad y la condición en que viven (Pilay, 2015).

Para **Pitirim Sorokin**, la cultura vial es “la totalidad de la significación, valores y normas poseídos por las personas en interacción, y la totalidad de los vehículos que objetivan, socializan y transmiten estas significaciones”. (editorial jurídica bolivariana, 2004). De este autor sociólogo estadounidense de origen ruso podemos decir que se ha enfocado en el problema de la cultura vial que hace falta en la mayoría de personas que se movilizan por diferentes partes del mundo ya sea como peatones o conductores, los mismos que no están libres de sufrir un accidente de tránsito en cualquier lugar sufriendo graves consecuencias, también nos menciona que la cultura vial es la totalidad de las significaciones, valores y normas poseídos por la persona que en este estudio de investigación se ha notado que son características principales de la cultura vial.

Jorge W. Cárdenas Ramírez en su obra análisis doctrinario, explicativo y práctico de la cultura vial, hace un análisis de lo que es la cultura vial y nos dice que las personas que conduzcan un vehículo o una motocicleta., rico o pobre, debe de responder de la misma manera ante la ley, pero para esto es bueno iniciar y motivar a todas las personas la creación de una cultura vial. (Cárdenas, 2013).

Percy García Caverro, en una de sus obras sobre la cultura vial establece que los deberes de cuidado pueden infringirse mediante una conducta activa u omisiva, dependiendo esta cuestión del estado en el que se encuentra la esfera de organización del ciudadano, por ejemplo: si una persona maneja su automóvil con excesiva velocidad, responderá por las lesiones que produzca al transeúnte que atropella, los dos no tienen cultura vial. Si lo atropelló mientras aceleraba el automóvil, el delito será activo, mientras que, si lo atropello en el momento en el que se encontraba ya a una velocidad excesiva, el delito será omisivo, pues debió disminuir la velocidad. (García, 2008).

Haciendo el análisis de este autor se deduce que quien maneja un automóvil sin cultura vial, crea un riesgo, pudiendo ser incluso consciente de dicho riesgo. No obstante, si atropella a un transeúnte no responderá penalmente por las lesiones producidas, pues su organización se ha hecho de acuerdo con los deberes de aseguramiento que impone la normativa de tránsito que son: el límite de velocidad, cumplimiento de las señalizaciones, etc.

De todos estos antecedentes que se ha visto por la falta de cultura vial, sacamos conclusiones que las personas en un accidente de tránsito terminarían siendo culpables ya sea el conductor o el transeúnte por la falta de cultura vial que no la tienen y no la pueden poner en práctica, de acuerdo con la investigación en su tesis de pregrado (Pilay, 2015).

Accidentalidad.

La accidentalidad es un conjunto de sucesos que a diario se ven en la sociedad trayendo consigo consecuencias nefastas no solo para los afectados directamente sino también para sus familias, y para el estado quien tiene que incurrir en gastos muy altos para suplir las pérdidas que generen esos accidentes, para ampliar un poco más esta temática se definirá accidentalidad vial. Actualmente los accidentes de tránsito son una de las principales causas de muerte en nuestra sociedad ya que entran en juego factores como la misma imprudencia de los peatones, el poco conocimiento de las señales de tránsito y la falta de conciencia de los mismos peatones generan los mismos accidentes además de la poca intervención de los gobiernos en infraestructura vial son las causas por las cuales se originan los accidentes.

Del mismo modo puede analizarse que los índices de accidentalidad han ido aumentando es porque no se tiene una cultura preventiva frente a esto es decir los

peatones y conductores no tienen un conocimiento claro respecto a prevención y a seguridad vial en las calles y carreteras (Gómez, 2016)

1.2 Formulación del Problema de Investigación

1.2.1 Problema General

¿Cómo se relaciona la educación en seguridad vial y la prevención de los delitos de tránsito en Lurín?

1.2.2 Problema Especifico

¿Cuáles son las razones objetivas y subjetivas de los conductores de vehículo automotor *para no respetar* las normas de tránsito y cometer un delito contra la Seguridad Vial en Lurín?

¿De qué forma el conocimiento de la gravedad de las infracciones de tránsito *influye* en el comportamiento del conductor de vehículo automotor para lograr la prevención de los Delitos contra la Seguridad Vial en Lurín?

¿De qué forma el conocimiento de la pena del tipo penal del delito contra la Seguridad Vial puede disuadir el comportamiento del conductor del vehículo automotor para lograr la prevención de los Delitos contra la Seguridad Pública en el Distrito de Lurín?

1.3 Justificación

En el Perú, se avizora un fenómeno criminal de relevancia jurídico penal, que termina irreversiblemente con un bien jurídico tan importante como la vida, que tiene protección de rango constitucional, en algunos casos la víctima queda con lesiones graves, incapacidad permanente, y en la mayoría de casos, siempre deja víctimas colaterales como son los familiares directos como viudas y huérfanos, frustrando proyectos de vida y de desarrollo de la Sociedad.

Justificación legal: Se considera que es necesario desde la perspectiva jurídico – social realizar un análisis sistemático de la situación de la Educación vial en la Sociedad Peruana, para que se logre constatar su ineficacia, y con ello, demostrar su relevancia en la prevención de los Delitos contra la Seguridad Pública.

Justificación social: Anualmente, en la estadística del Observatorio de la Criminalidad se afirma que en el Perú pierden la vida aproximadamente 750 personas, y en el 2017 se ha contabilizado un cifra de 45, 387 de accidentes de tránsito, y en su mayoría los conductores de vehículo automotor realizaron una conducta imprudente, negligente y/o temeraria, y ello responde a que no han internalizado una correcta educación vial que les permita determinar una conducta adecuada y aceptable en concordancia con las normas de tránsito.

1.4 Relevancia

Como observamos en el acápite anterior referido a la justificación del presente trabajo de investigación, este obtendrá relevancia en la medida que se demuestre que la Seguridad Vial, tiene como principal problemática una deficiente capacitación y sensibilización en la Educación Vial y servirá la investigación para alertar a las autoridades del Ministerio de Transporte y Carreteras en exigir una mayor rigurosidad en la evaluación de conocimientos de la normatividad de tránsito, y al Ministerio del Interior para establecer una política idónea para instaurar la educación vial en forma efectiva y eficiente.

1.5. Contribución

La investigación planteada será de utilidad para los operadores del Derecho y Sociedad Peruana, puesto que, brindará una perspectiva de la realidad social en la que se está la Seguridad Vial y la prevención del delito, realizaremos propuestas generacionales que implicarán la utilización de las tecnologías de la información para resguardar la adquisición de conocimientos y la sensibilización ante los accidentes de tránsito, así como programas especializados para los futuros conductores desde la perspectiva de la prevención de los delitos contra la seguridad

pública y seguridad vial, que han sido planteadas en la legislación comparada y recogida de las investigaciones citadas, que aportarán al conocimiento jurídico especializado para obtener el criterio de convicción que se necesita para comprender y aplicarse en el sistema jurídico.

1.6 Objetivos de la Investigación

1.6.1 Objetivo General

Determinar la política educativa en materia de seguridad vial y prevención de los delitos viales en el sector de Lurín.

1.6.2 Objetivo Específicos

Evaluar la exigibilidad objetiva y subjetiva en la evaluación de conocimientos en el conductor de vehículo automotor con respecto a las normas de tránsito y los delitos contra la Seguridad Vial en Lurín 2017.

Identificar el nivel de conocimiento de la gravedad de las infracciones de tránsito y de los delitos viales en el conductor de vehículo automotor en Lurín.

Establecer la creación de un programa educativo que refuerce la educación vial, internalización de las normas de tránsito y el conocimiento de la norma penal prohibitiva en materia de los delitos contra la seguridad pública desde la perspectiva preventiva para disuadir la conducta antisocial del conductor de vehículo automotor en Lurín 2017.

CAPÍTULO II

MARCO METODOLÓGICO

2.1. Supuesto

2.1.1 Supuesto Principal

La Seguridad Vial y la prevención de los Delitos de tránsito en el distrito de Lurín, 2017 se encuentra en una situación de emergencia por una carente supervisión técnica en la educación vial en la evaluación de conocimientos en las licencias de conducir de los conductores de vehículos automotor.

2.1.2 Supuesto Secundario

La Educación Vial está limitada a la memorización de las normas de tránsito en búsqueda de la aprobación del examen de conocimientos, ello no considera una óptima sensibilización sobre los peatones, accidentes de tránsito y las consecuencias de los mismos.

Las Escuelas de Conductores, están realizando un trabajo superficial con respecto a la educación vial y las normas de tránsito, sólo evalúan los conocimientos adquiridos con simples prácticas calificadas, que anteriormente sirvieron sólo para adquirir una certificación y evitar el examen de conocimientos del Touring Club, he allí una generación de Conductores que llevaron su adquisición de conocimientos deficiente.

La Prevención en los Delitos de tránsito se encuentra relegada en el tiempo, con la creación de Fiscalías y Juzgados de Tránsito, se está logrando sólo sancionar las conductas típicas, antijurídicas y culpables, pero no se está realizando un trabajo preventivo, porque los conductores continúan en su actitud vehemente e irresponsable en las pistas, porque no hay un incremento de los Operativos para erradicar la alcoholemia, detectar el exceso de horas de manejo que provocan cansancio y sueño en el sector del transporte público, y la prevención

desde las generaciones venideras para cultivar la conciencia del correcto manejo de los vehículos automotor y la importancia de la vida de los peatones, pasajeros y conductores, desde la perspectiva de la víctima vial y las víctimas colaterales: la familia.

2.2. Categorías

2.2.1 Categoría Principal

Seguridad vial

Prevención de delitos

Delitos de tránsito

2.2.2. Sub Categorías

a) Código Penal- delitos contra la seguridad Pública

b) Ley General de Transporte Terrestre 27181

c) Reglamento de Tránsito Vial

2.3 Tipos de Estudio.

La presente investigación tendrá un enfoque cualitativo, ya que está orientado a descubrir y reformular preguntas de investigación, En este enfoque no siempre se prueban hipótesis y por tanto también se prescinde del uso de variables. (Noguera, 2014).

Así también, como lo sugiere Hernández Sampieri, 2014 el tipo de investigación cualitativa pueden desarrollar hipótesis o supuestos antes durante o después de la recolección o análisis de datos sí que estos corresponden llevarse a cabo. Señala también que la acción indagatoria se mueve de manera dinámica entre los hechos y la interpretación y viceversa.

2.4. Diseño de Investigación

Así mismo en relación al diseño de la investigación será de tipo seccional, toda vez que lo se busca es la observación y análisis de los componentes jurídicos que han generado el hecho estudiado en un momento del tiempo, para finalmente plantear una propuesta estratégica desde la perspectiva de la Seguridad Vial y la prevención del delito, en Lurín durante el 2017.

Ahora bien, el Dr. Roberto Hernández Sampieri (2014), plantea diversos diseños básicos para la investigación cualitativa, tales como el de la teoría fundamentada, la narrativa, la de investigación – acción, la etnográfica y la fenomenológica.

Este tipo de diseño metodológico es congruente con nuestra investigación ya que no se orienta a la experimentación de manera alguna con respecto a los hechos, a los sujetos, o a pretender ejercer el control o no de los aspectos o variables que corresponden al estudio, sino que evaluará lo ya existente y sobre ello se plantearán conclusiones y recomendaciones.

Debemos detenernos en este punto, a fin de sustentar la omisión del uso de variables dependientes o independientes relacionadas a una determinada hipótesis, así como establecer la pertinencia del uso de las mismas en el campo de la investigación jurídica, el cual entendemos se da cuando se trata de realizar trabajos de campo, en efecto, tal como lo plantea Carlos Ramos Núñez (2011), el uso de variables en investigaciones de índole dogmático, filosófico o histórico es un despropósito, indicando que las señala en su libro por requerimiento de estudiantes y maestros que sus respectivas facultades o escuelas de postgrado les exigen, marcados por un positivismo inmaduro, en el sentido que se les exige tomar su hipótesis que no necesariamente es causal y señalar en base a ella las variables independientes e dependientes.

En nuestro caso no planteamos una medición de elementos o aspectos relacionados a las personas que usan o aplican la norma investigada, sino proponemos un análisis de dicha realidad problemática y norma especializada amparándonos en las técnicas que nos da la investigación jurídica es decir, si está

se encuentra correctamente redactada, sí la definición, clasificación y estrategias de trabajo social han sido actualizados y adaptados a nuestra sociedad peruana, y si a la luz de todo lo anterior dicha mencionada redacción le es útil al usuario legal, y en caso de no serlo, proponer una redacción coherente y mejorada basándonos en justamente las técnicas que el derecho proporciona, esto es un ejercicio de redacción normativa que se pretende mostrar y que por su sola redacción se sustente.

Para mayor abundamiento podemos citar al Doctor Lino Aranzamendi, señala que el método jurídico como conjunto de procedimientos teorías y prácticas, es el encadenamiento lógico y/o racional, sistematizado, contextualmente ordenado y correlacionado de actividades y acciones, orientados a conseguir un fin, para acrecentar y perfeccionar el pensamiento y ordenamiento jurídico.

2.5. Niveles de Investigación

Descriptivo, se enfoca en conocer las situaciones a través de la descripción de las actividades de esta manera establecer su existencia.

2.6. Escenario de Estudio

En el enfoque cualitativo no se enfoca sólo del universo de sujetos o elementos materia de estudio, sino más bien del escenario o escenarios donde los sujetos investigados o cuestionados interactúan, esto con el fin de evaluar in situ aquellos supuestos que se han planteado. En nuestro caso, los escenarios que se plantean son aquellos definidos dentro de la conducción de vehículo automotor, la seguridad vial en el Distrito de Lurín durante el año 2017, lugar donde se consuman los principales accidentes de tránsito en la Carretera Panamericana Sur, con la presencia de vehículos de transporte público, transporte pesado y vehículos privados.

2.7. Caracterización de Sujetos

En el enfoque cualitativo que se utilizará para desarrollar la investigación, definiremos a los sujetos materia de análisis a los conductores de vehículos automotor, que en algún momento, ya sea de forma única, relativa o frecuente han realizado infracciones a la normatividad de tránsito y pusieron en peligro la Seguridad Vial en el distrito de Lurín durante el año 2017, y además la consulta de especialistas en Derecho de Transporte que han realizado investigaciones relacionadas a la Seguridad Vial.

Los sujetos en cuestión serán entrevistados y preguntados en relación a las consideraciones propias de la investigación, en búsqueda del logro de los objetivos y así poder proponer estrategias para afrontar desde la prevención la conducción de vehículo automotor de forma vehemente, peligrosa, negligente que pudiese causar un accidente de tránsito.

Si bien no es característica del enfoque cualitativo el determinar una población o universo de estudio y de allí seleccionar una muestra, en este caso consideramos pertinente realizar ese procedimiento toda vez que la supuesta población especializada a estudiar resulta muy específica por lo que se espera precisar a través de una muestra representativa, un número razonable de especialistas a ser consultados para la entrevista.

2.8. Trayectoria Metodológica

Conforme a lo anteriormente desarrollado, señalamos el hecho que, en nuestro caso, la tesis, desarrollará una metodología básica, ya que tiene como propósito el recoger información de la realidad y proponer estrategias desde la prevención de los delitos contra la Seguridad Vial en el distrito de Lurín durante el año 2017. Para ello se hará uso de la interpretación y la argumentación, sumado al análisis de la normativa nacional de tránsito y la norma penal de los delitos contra la seguridad pública.

Este tipo de investigación representativa del Derecho viene siendo utilizada en la elaboración de diversas tesis de carácter jurídico, lo que refuerza la naturaleza eminentemente jurídico social que posee el Derecho.

Así mismo, para el desarrollo de esta tesis se usará el método inductivo pues se pretende a través de la técnica del Entrevista, realizar un análisis de la legislación especializada en Seguridad Vial y los Delitos de Tránsito, para lograr conclusiones que permitan proponer un cambio en la estrategia de aplicación desde la prevención de los accidentes de tránsito.

Entendemos que para este caso la investigación tiene cobertura nacional. Se consultarán los fondos bibliográficos y hemerográficos de las universidades del Perú, páginas y bibliotecas jurídicas de distintas Universidades del mundo desde el acceso a internet, además se consultará jurisprudencia relacionada a la materia.

Posteriormente, se procederá a sistematizar toda la información obtenida a través del Marco Teórico, esto con el fin de tener el marco normativo, doctrinario, jurídico y de las leyes vigentes sobre la materia, tanto en el ámbito administrativo como en el ámbito penal, correctamente ordenado.

En seguida se procederá al análisis en cada parte del marco teórico que lo requiera, procediendo para ello a realizar una lectura de la documentación obtenida, evaluar su pertinencia y de serlo proceder a plasmarlo en dicho marco teórico, para luego comparar dicha información con otras similares a fin de ir formando ideas que nos permitan sustentar la investigación, todo lo anterior a la luz de la lógica y el razonamiento jurídico como herramientas ad hoc para este tipo de investigación.

2.9. Población y Muestra

La población estará conformada por los especialistas en delitos contra la Seguridad Vial y Conductores de vehículo automotor.

Tabla 1

Población de especialistas y conductores.

Entrevistados	Especialistas
Especialistas	05
Conductores	05
Total	10

Para la muestra se aplicará el muestreo probabilístico aleatorio simple, con un margen de error del 10% (Hernández Sampieri, 2010); que son 10 muestras representadas en Especialistas de Derecho de Transporte y Conductores de Vehículo automotor.

2.10. Técnicas e Instrumentos de Recolección de Datos

Las principales técnicas que utilizarse serán:

- a) La entrevista

El instrumento conforme a las técnicas sería: La Guía de entrevista

2.11. Rigor Científico

La investigación tendrá valor agregado para la sociedad porque permitirá dar aportes sobre la realidad de la Seguridad Vial y su prevención del delito en el distrito de Lurín, durante el año 2017.

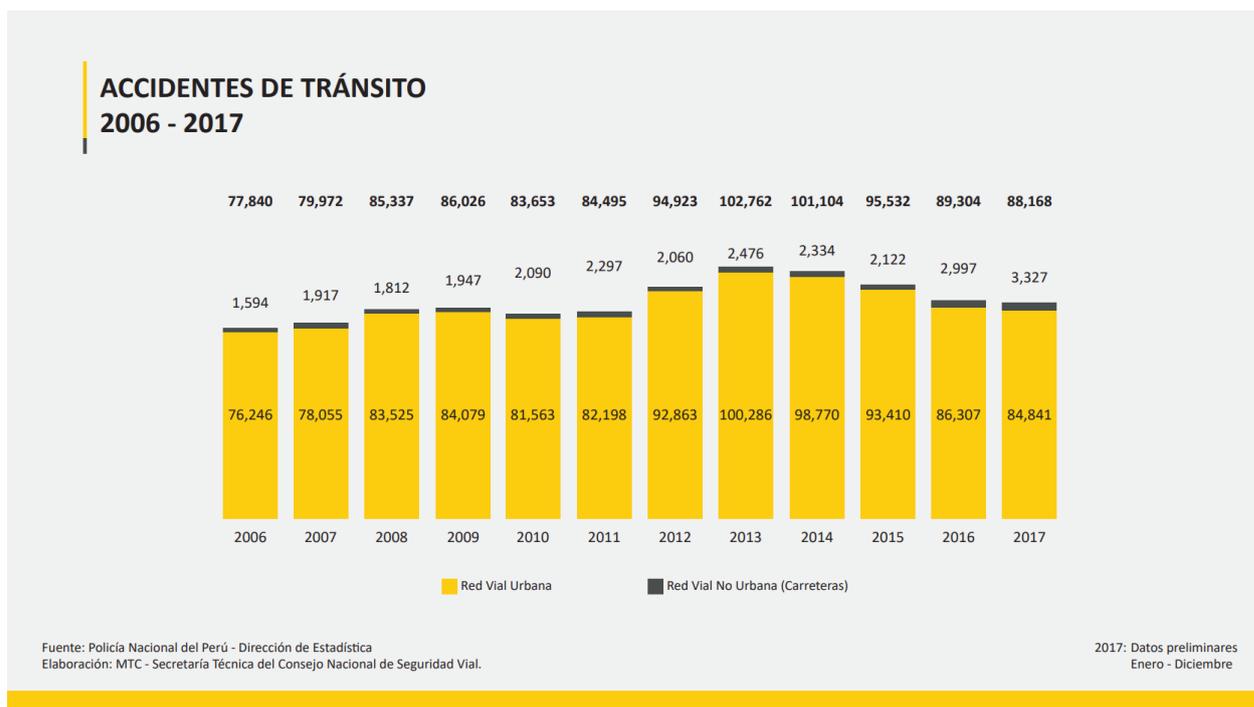
En ese orden de ideas, la investigación se plantea en demostrar que efectivamente existe una falta de debida exigencia y supervisión en materia de los

conocimientos de Seguridad Vial ex Ante la adquisición del Brevete de Conducir, y una deficiente prevención de los delitos contra la Seguridad Vial, ya que en efecto, no existe una política pública que aporte desde la perspectiva de la prevención que permita disminuir los accidentes de tránsito y los resultados fatales que vulneran la vida de los pasajeros, peatones y conductores porque son considerados delitos de peligro común, eso quiere decir, después de sucedida la conducta infractora, la Sociedad sólo buscará la sanción penal, pero se deja en el letargo la prevención del delito, la rigurosidad científica para la sustentación del problema y los supuestos en esta primera etapa es confirmada a través de la lectura analítica de la normatividad en cuestión.

CAPÍTULO III

RESULTADOS

En la investigación se realizó el acopio de información estadística del Consejo Nacional de Seguridad Vial -PERÚ, del cual podemos analizar las siguientes cifras.



Fuente: Consejo Nacional de la Seguridad Vial, recuperado de:

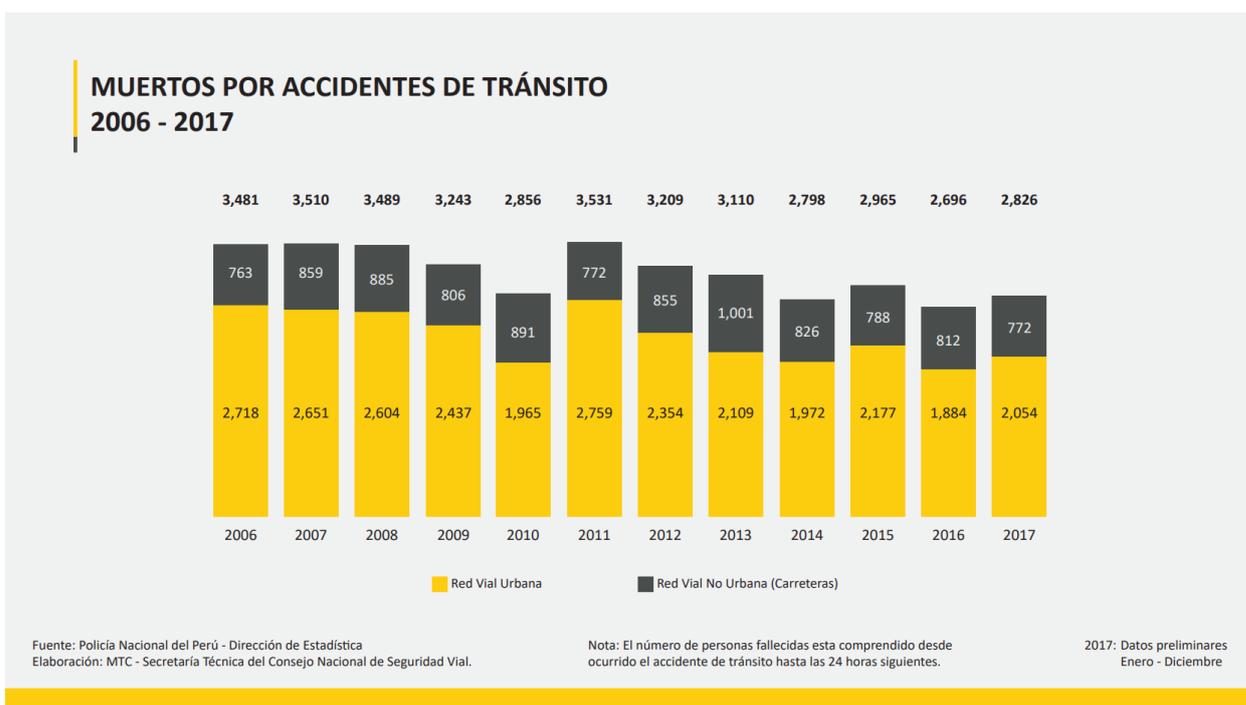
https://www.mtc.gob.pe/cnsv/documentos/muertosAccidenteTransito_2006-2017.pdf

Se llega a determinar que, en el año 2017, se incrementó en 330 accidentes de tránsito en Red vial no urbana (carreteras), se destaca que generalmente los accidentes del sector Lurín, se desarrollan en la Panamericana Sur, en su mayoría por los automóviles de se dirigen o regresan de Lima, en la madrugada y en condiciones climáticas adversas como son la lluvia y la neblina, que no permiten una perfecta visualización de la vía, por ello es de vital importancia el cumplimiento de las normas de tránsito en cuanto a la velocidad y la señalética, con especial referencia también en la zona urbana y con más observancia en la Ciudad de Lima, que configura el 17% de la tasa total de los accidentes de tránsito del Perú.

Se debe tener en cuenta que, los accidentes de tránsito generan perjuicios económicos, daños irreparables como el fallecimiento y/o lesiones del conductor, los pasajeros y en algunos casos peatones.

La mortalidad a consecuencia de los accidentes de tránsito, se incrementó en el ámbito de la red vial urbana, en el cual ascendió en 170 fallecidos en el año 2017, lo cual nos indica que en se debe buscar una prevención desde la perspectiva del respeto de las normas de tránsito y el respeto a los peatones y pasajeros – considerados el 70% de la tasa de fallecidos – de lo cual se destaca que en radio urbano es el sector más afectado por las diversas razones en el estado del conductor del vehículo automotor y las condiciones mecánicas y de mantenimiento del mismo.

Fuente: Consejo Nacional de la Seguridad Vial, recuperado de:

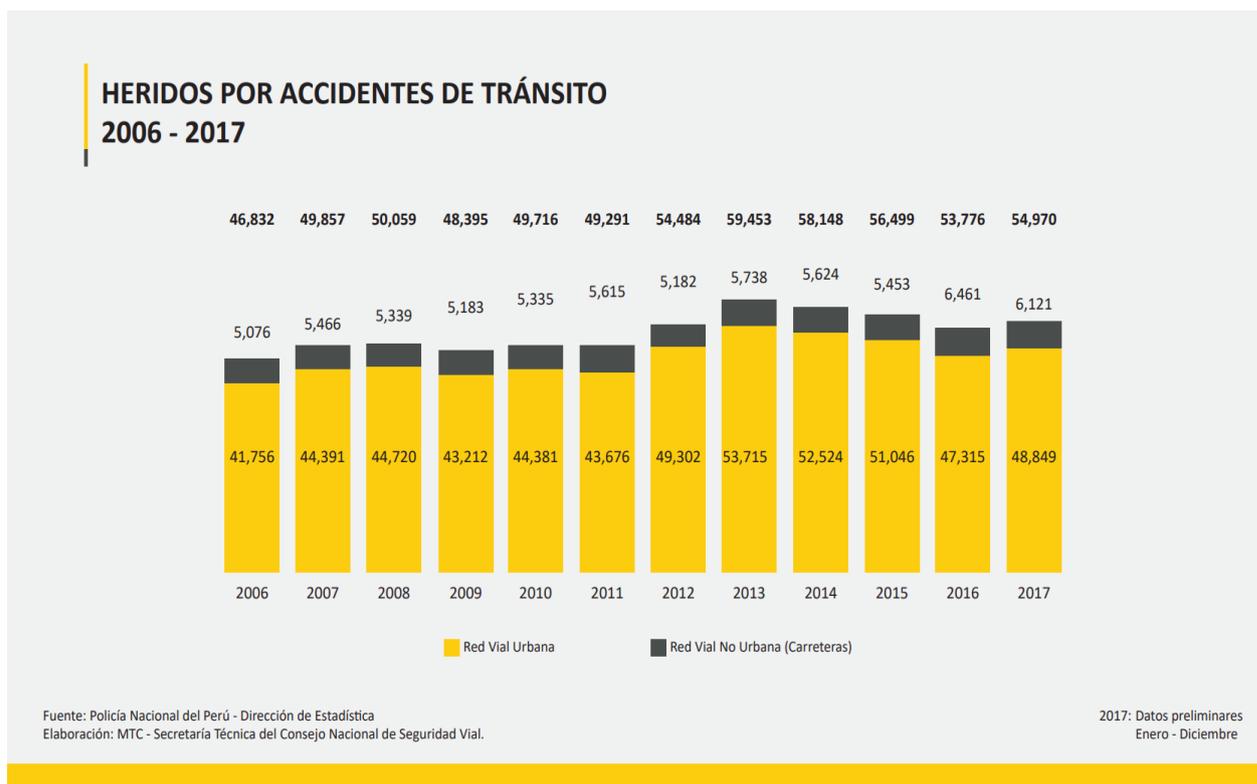


https://www.mtc.gob.pe/cnsv/documentos/muertosAccidenteTransito_2006-2017.pdf

Las lesiones graves y leves en los accidentes de tránsito, se incrementan con mayor relevancia en la red vial urbana, ello implica, que se continúa vulnerando a la normatividad de tránsito, en cuanto a una conducción en excesiva velocidad,

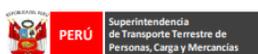
conducción temeraria e imprudente en la ciudad, y/o manejar en estado de ebriedad, hechos que provocan los accidentes de tránsito.

Fuente: Consejo Nacional de la Seguridad Vial, recuperado de:
https://www.mtc.gob.pe/cnsv/documentos/heridosAccidenteTransito_2006-2017.pdf



El rol y la importancia de la Fiscalización en materia de seguridad vial está dispuesta a las autoridades para la Vía Urbana tenemos a las Municipalidades provinciales y Policía Nacional del Perú a través de sus efectivos especializados en Tránsito, y para la Vía No Urbana tenemos a los Gobiernos regionales, la Policía Nacional del Perú a través de su Unidad Especializada en Carreteras y la SUTRAN – Superintendencia de transporte terrestre de personas, carga y mercancías del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Fuente: Consejo Nacional de la Seguridad Vial, recuperado de:



DECENIO DE LA IGUALDAD DE OPORTUNIDADES PARA MUJERES Y HOMBRES*
"AÑO DEL DIÁLOGO Y LA RECONCILIACIÓN NACIONAL"

**INDICE DE PARTICIPACIÓN EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO (IPA) EMPRESAS DE TRANSPORTE DE PERSONAS
AÑO 2017**

(DIRECTIVA N°0002-2005-MTC/15, APROBADA CON RESOLUCION DIRECTORAL N° 6253-2005-MTC/15)

N°	EMPRESAS DE TRANSPORTES	ACC. (A)	M	H	FLOTA	IPA ^(B)
1	INTERNACIONAL VIA BUSS S.A.C.	1	2	24	1	32.0
2	EMPRESA DE TRANSPORTES Y REPRESENTACIONES TURISMO CENTRAL S.A.	6	13	110	40	24.3
3	EMPRESA DE TRANSPORTES SERVICIOS Y TURISMO EL SOL RED S.A.C.	1	2	13	1	21.0
4	REPRESENTACIONES PERLA EXPRESS S.A.	2	0	26	3	17.3
5	EMPRESA DE TRANSPORTES LOS ANDES S.R.L.	2	0	17	2	17.0
6	REY TOURS E.I.R.L.	1	12	35	5	16.6
7	EMPRESA DE TRANSPORTES Y TURISMO UNIVERSO E.I.R.L.	2	9	70	13	16.3
8	SHALOM EXPRESS S.A.C.	3	1	52	14	12.0
9	EMPRESA DE TRANSPORTES DE PASAJEROS Y CARGA CAVASSA S.A.C.	5	16	52	51	11.4
10	TRANSPORTES FAMA TOUR S.A.C.	2	2	29	8	9.3
11	EXPRESO MOLINA UNION S.A.C.	7	2	47	47	8.2
12	EXPRESO EJETUR S.A.C.	1	0	8	1	8.0
13	WORLD TAXI INTERNATIONAL S.A.C.	2	2	18	7	7.4
14	EMPRESA DE TRANSPORTES DIFERENCIAL ASOCIADOS S.A.	4	2	8	10	6.4
15	INVERSIONES CARGO SANTA ANA S.A.C.	2	4	6	7	6.3
16	INTERNACIONAL CRUCERO S.A.C.	2	2	14	8	5.5
17	CRUZERO EXPRESS MULTISERVICIOS S.A.C.	2	3	26	14	5.4
18	EXPRESO TURISMO TACNA INTERNACIONAL S.C.R.L.	2	1	13	7	4.9
19	TOURS ANGEL DIVINO S.A.C.	5	0	42	49	4.3
20	EMPRESA DE TRANSPORTES FLORES HERMANOS S.C.R.LTDA.	14	3	81	318	4.1
21	COORPORACION PERU TOURS SEÑOR DE HUANCA S.R.L.	1	0	20	5	4.0
22	TRANSPORTES MENDO EIRL	2	1	5	5	3.6
23	EL PICAFLOR TOURS SAC	1	4	2	5	3.6
24	EXPRESO SANCHEZ S.R.L.	1	5	39	17	3.5
25	SELVA TOURS SRL	1	3	3	5	3.0
26	EMPRESA DE TRANSPORTES EXPRESO NACIONAL CERRO DE PASCO S.R.LTDA.	3	0	42	45	2.8
27	TRANSPORTES MERCEDES S.R.L.	2	0	11	8	2.8
28	MOVIL TOURS S.A.	2	2	21	22	2.6
29	EMPRESA DE TRANSPORTES TRANSAMAZONICA E.I.R.L.	2	0	17	13	2.6
30	ANDORIÑA TOURS S.R.L	2	2	6	11	2.5

www.sutran.gob.pe

Av. General Álvarez N° 452
Jesús María, Lima - Perú
(511) 200-4540

1

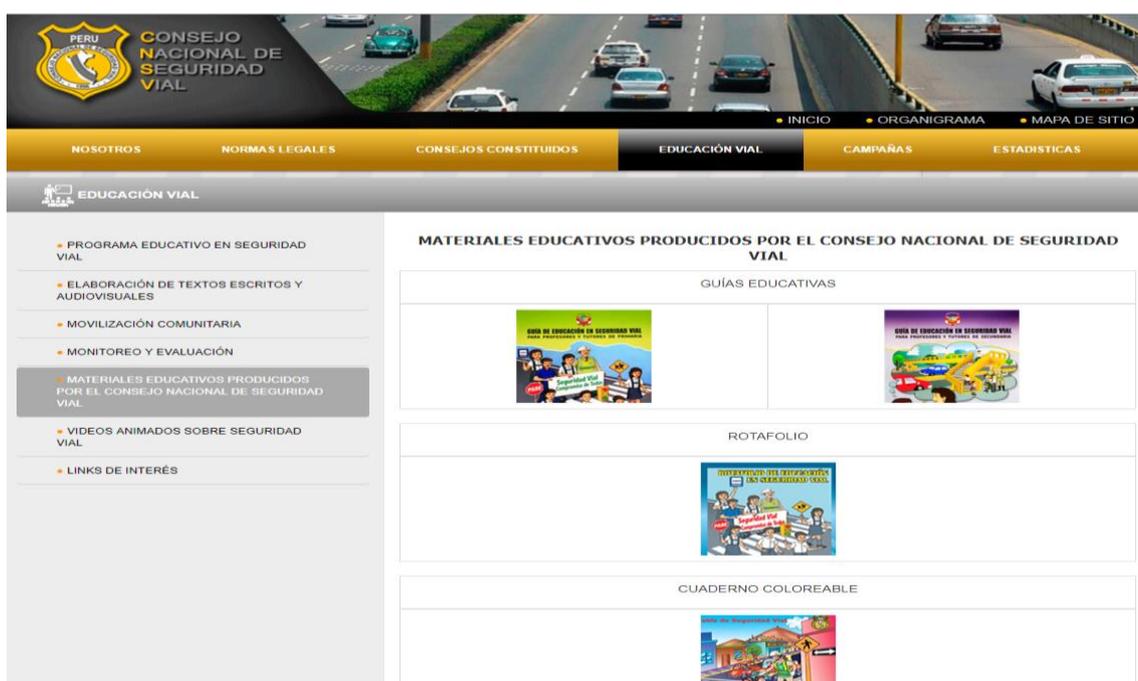
A través del siguiente reporte del SUTRAN respecto al índice de participación en accidentes de tránsito en Empresas de Transporte de Personal del año 2017, se llega a determinar que la Empresa FLORES HNOS. ha tenido 14 accidentes de tránsito en las carreteras, teniéndose así mismo 03 fallecidos y 81 heridos, consiguiendo la tasa más alta de heridos, siguiendo en segundo lugar a la Empresa MOLINA UNIÓN con 07 accidentes de tránsito, teniendo 02 fallecidos y 47 heridos, en tercer lugar Empresa TURISMO CENTRAL con 06 accidentes de tránsito con 13 fallecidos y 110 heridos, en la frecuencia de accidentes sería el tercer lugar en accidentes de tránsito, ergo, se evidencia que la última empresa mencionada tiene el mayor índice de lesividad a la ciudadanía en las carreteras.

El presente acápite, denota que en el sector empresarial existe una ausencia de política preventiva en accidentes de tránsito y sensibilización en sus conductores profesionales, desde el aspecto del respeto de las normas de tránsito vigentes.

La educación vial, se concentra a la prevención desde la perspectiva generacional de inculcar los conocimientos y sensibilización en la educación primaria y secundaria a través de diversos materiales educativos - lúdicos, textos escritos y audiovisuales como parte del Programa Educativo de Educación Vial - al interior del sistema educativo peruano - que se ha podido encontrar en la Web del Consejo Nacional de la Seguridad Vial, ergo, ésta propuesta -2017, es un plan a largo plazo, que implicará de acuerdo a su proyección cambio para la siguiente generación de conductores.

Fuente: Web del Consejo Nacional de la Seguridad Vial

Y



para el caso del **Touring y Autmóvil Club del Perú**, ente exclusivo para educación vial y ejecución de los exámenes para acceder a la Licencia de Conducir en el país, continúa la Política Educativa orientada al sector educativo, A partir de 23/07/2016 dejó de funcionar la Touring Escuela S.A. por la incompatibilidad de funciones, por enseñar y tomar el examen de manejo, dejando el ROL exclusivo de la enseñanza de REGLAS Y MANEJO al Sector Privado, ergo, careciendo de un eficiente eje nacional de Fiscalización de las Escuelas de Choferes de parte del Ministerio de Transportes y Carreteras.



CENTRO DE EVALUACIÓN

TOURICAMP

CONTACT CENTER

PROGRAMA EN LÍNEA TU EVALUACIÓN
DE CONOCIMIENTOS Y MANEJO EN

5 PASOS

DESDE UNA COMPUTADORA O CELULAR

HAZ CLICK AQUÍ PARA VER
EL TUTORIAL

HAZ CLICK AQUÍ PARA
PROGRAMAR TU INSCRIPCIÓN



HORARIO DE ATENCIÓN

Centro de Evaluación de Conchán

click
aquí

CENTRO DE EVALUACIÓN

A la altura del Km. 21.5 de la Carretera Panamericana Sur en el distrito de Villa el Salvador, se encuentra el Centro de Evaluación, un local que cuenta con instalaciones especialmente diseñadas para la atención de los postulantes que desean obtener su licencia de conducir para todas

Fuente: Página Web del Touring y Automovil Club del Perú

<http://www.touring.pe/>

El dilema en los delitos de tránsito, en específico con su prevención de los accidentes de tránsito debe estar orientado a los futuros conductores en un plazo más accesible ex ante la obtención de la licencia de conducir, y teniendo la licencia de conducir, en la revalidación al expirar el plazo de vigencia de la misma, he allí la excelente oportunidad para sensibilizar y capacitar nuevamente sobre las normas de tránsito y la responsabilidad administrativa, civil y penal de ser conductor de vehículo automotor ante la creciente judicialización de procesos penales en los Juzgados de Transito y Seguridad Vial de Lima Sur.

Y ante ello, ocurre todo lo contrario para el caso de las Licencias de Conducir A1, se “exonera” del examen de reglas de tránsito, ya no es exigible mediante el

Decreto Supremo 017-2017-MTC, y este grupo de conductores refleja al mayor porcentaje de automóviles del parque automotor de transporte privado.



Debe recordarse además, que durante más de tres años, se estuvo asignando este vital Rol de instrucción a las Escuelas Privadas de Enseñanza de Conducción, reduciéndose a 7 sesiones teóricas en el aula, para que los aspirantes adquieran conocimientos de: Reglas de Tránsito, Mecánica Básica, entre otros, al concluir se les emitía una Certificación que “REEMPLAZABA” el examen de reglas de tránsito en la Sede del Touring Club, y al carecer de una exigente fiscalización de parte del MTC estuvo comercializado en forma clandestina, de allí tenemos una alta tasa de conductores que adquirieron conocimientos sin asistir al mencionado curso y sólo cumplieron con aprobar su examen práctico de manejo, ante las constantes denuncias de ventas de las mencionadas certificaciones, se dio por culminada esta actividad hasta el mes de Diciembre del 2017 y se retornó al examen de reglas de tránsito ante la Computadora en la Sede del Touring Club.

Obtén tu brevete *LEGAL*
por primera vez

¡Te exoneramos del examen de reglas!

Autorizados por:
MTC Ministerio de Transportes y Comunicaciones

**OPORTUNIDAD ÚNICA
 SACA TU BREVETE AL TOQUE**

INCLUYE

- * EXAMEN MEDICO
- * EXAMEN DE REGLAS
- * PAGOS Y DERECHOS AL BANCO
- * IDA Y VUELTA PARA EXAMEN DE MANEJO AL CIRCUITO DE CONCHAN
- * ALQUILER DE AUTO PARA EXAMEN DE MANEJO

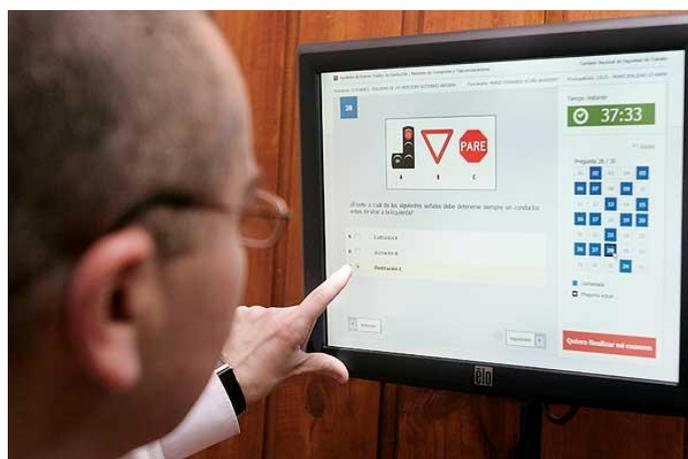
COSTO TOTAL **S/. 499***

COMUNICATE AHORA

facebook

RPM MOVISTAR 070410270 ENTEL 081000000

El Ministerio de Transportes y Carreteras, sólo le brinda al aspirante de la licencia de conducir: el acceso de practicar un Simulacro del Examen de Reglas de Tránsito, el aspirante puede ingresar a la Web del MTC y puede acceder por 24 horas, es una forma de enseñanza memorística sobre las reglas de tránsito, que no coadyuva a una enseñanza correcta, sólo transitoria, por ello la importancia de la continuidad en la capacitación del conductor del vehículo automotor.



Examen de Conocimientos del MTC – 40 preguntas en una computadora, en tiempo máximo de 60 minutos, si desaprueba cuenta con 2 oportunidades adicionales.

The screenshot shows the user interface of the MTC knowledge exam simulator. At the top left, there is a logo for the Ministry of Transport and Communications of Peru. At the top right, it says 'Bienvenido : Demo'. Below the header, there is a button labeled 'Inicio'. The main content area is titled 'SIMULACRO DE PREGUNTAS PARA LA EVALUACIÓN DE CONOCIMIENTOS EN LA CONDUCCIÓN PARA POSTULANTES A LICENCIAS DE CONDUCIR'. The text is as follows:

Estimados Usuarios:

Ante todo felicitarlos por ingresar a nuestro simulador de entrenamiento. El examen contiene 40 preguntas y tiene una duración de 40 minutos, y para su aprobación, el postulante deberá de acertar por lo menos treinta y cinco (35) respuestas de las cuarenta (40) preguntas. Es importante realizar este examen en completo silencio para evitar distracciones.

Los componentes de este examen son temas de: Obligaciones del Conductor en materia de tránsito, Inspección Técnica Vehicular, Reglamento Nacional de Vehículos, Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios de Accidentes de Tránsito, Reglamento de Placa Única Nacional de Rodaje y Primeros Auxilios, en caso de accidentes de tránsito.

Acabada la prueba, deseamos que lean los comentarios de todos e identifiquen el tema que les falta reforzar, con miras a estar aptos para el examen de Licencia de Conducir.

El examen estará activo las 24 horas para que puedan resolver la prueba de conocimientos, según la categoría a la que postulan. Acabada la prueba, los resultados se podrán visualizar.

Selecciona la categoría a la que postula:

Below the text, there are two rows of blue buttons representing different license categories:

- Row 1: Categoría A-I, Categoría BI-A, Categoría BI-B, Categoría AII-A, Categoría AII-B, Categoría AII-A
- Row 2: Categoría AII-B, Categoría AII-C, Categoría BI-C

El MTC y el Estado Peruano, no enseñan a los aspirantes de la Licencia de Conducir del Perú sobre las Reglas de Tránsito, y no tiene estrategias accesibles para la ciudadanía en conocer el Reglamento Nacional de Tránsito – desde el año 2018 se retornó en aplicar el examen de reglas de 40 preguntas en las Sedes del Touring Club – a través de una computadora y ante un Balotario de preguntas, y que en algunos casos no se ajustan a la realidad peruana, hecho que es preocupante para los peatones, pasajeros y conductores.



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Simulacro de Evaluación de Conocimientos para Postulantes a Licencias de Conducir

INICIAR SESIÓN

Iniciar

USUARIO : demo | CONTRASEÑA : demo

Fuente: Página Web del Ministerio de Transporte y Carreteras
<https://sierdgtt.mtc.gob.pe/>

Se puede entonces aseverar, que sólo enseñan las Reglas de Tránsito, pero dentro del curso de Manejo Práctico, y en forma privada las Escuelas de Choferes a un costo aproximado de S/.200 soles.



Sólo se realizan cursos extraordinarios y jornadas de capacitación, pero no con la intención de reforzar los conocimientos en reglas de tránsito, sólo con la obligación a los conductores para la eliminación de multas de tránsito y reducción de puntos a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y ello no implica una

medida favorable para la prevención del delito de tránsito, sólo coadyuva a una cultura de la continuidad en conductas trasgresoras, porque el curso está orientado sólo a los conductores que tienen registrado la infracción leve o grave, siendo su asistencia facultativa.

Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Inscripción de cursos extraordinarios y jornadas de capacitación para la eliminación de multas de tránsito y reducción de puntos

Tipo de Doc.:

DATOS DEL CONDUCTOR

Nombre completo	VILLEGAS VILLEGAS JACK JAMES		
Nº de licencia	Q10209626	Categoría	A-1
Fecha Reval.	02/10/2027	F. Nacimiento	23/09/1975

CENTRO DE CAPACITACIÓN

De acuerdo a la dirección consignada en su DNI, usted debe acudir a:

- 1.- Consejo Nacional de Seguridad Vial ubicado en Av. Salaverry Nº 740 (Universidad Católica Sedes de Sapientiae) Ref. Frente al Ministerio de Salud - JESUS MARIA-LIMA-LIMA
- 2.- Consejo Regional de Seguridad Vial - Lima ubicado en Av. Circunvalacion S/N Urb. Agua Dulce - HUACHO-HUAURA-LIMA

TIPOS DE CAPACITACIÓN DISPONIBLE

(*) No puede llevar ninguno de los 2 Cursos :

- 1.- No puede llevar el Curso de Jornadas de Capacitación Extraordinaria porque no tiene ninguna infracción Leve ó Grave.
- 2.- No puede llevar el Curso Extraordinario de Educación en Tránsito y Seguridad Vial porque no cuenta con los puntos (0) necesarios.

Fuente: Página Web Ministerio de Transporte y Carreteras / Sistema de Inscripción de cursos extraordinarios y jornadas de capacitación para la eliminación de multas de tránsito y reducción de puntos.

<https://icjc.mtc.gob.pe/>

El Ministerio Público, a través de las Fiscalías de Prevención del Delito y los Programas de extensión a la Comunidad, sólo cuentan con estrategias orientadas a prevenir la delincuencia común, a la trata de personas, violencia familiar, contra el maltrato escolar, al cuidado medio ambiental y evitar la delincuencia juvenil, aún no se prevé una Política de Prevención de los Delitos de Tránsito, porque desde hace tres años tenemos Juzgados Especializados en Tránsito y Seguridad Vial en Lima.

Fuente: Página Web del Ministerio Público

www.mpfm.gob.pe



El Ministerio Público

expresa su saludo a tod@s l@s peruan@s al conmemorarse el **197° aniversario** de nuestra independencia.

Prevención del delito

Inicio > Prevención del delito



Campaña contra trata de personas **RENUNCIA** LA TRATA DE PERSONAS



Campaña anti bullying



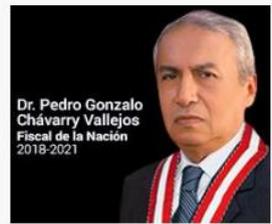
22-Feb-2017
Campaña contra maltrato infantil
Ver más



22-Feb-2017
Campaña contra la violencia familiar
Ver más



22-Feb-2017
Campaña por la igualdad de género



1FSP 1RA. FISCALÍA SUPREMA EN LO PENAL

2FSP 2DA. FISCALÍA SUPREMA EN LO PENAL

FSC FISCALÍA SUPREMA EN LO CIVIL

FSCI FISCALÍA SUPREMA DE CONTROL INTERNO

FSCA F. S. EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO

FSTCA F.S. TRANSITORIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO



El Poder Judicial viene realizando denodados esfuerzos para cubrir las expectativas que implica la aplicación de la Ley Procesal Penal en el país, con especial referencia a los Delitos de tránsito, desde el año 2015 se ha implementado la Jurisdicción especial, creando los juzgados de Tránsito y Seguridad Vial, pero aún es ausente su estrategia de prevención del delito.



El Ministerio de Justicia y Derechos Humanos, esporádicamente ha realizado campañas de sensibilización a través de la prevención del delito de tránsito, como las campañas para no conducir en estado de ebriedad informando a la ciudadanía la consecuencia jurídico penal de 08 años de pena privativa de libertad, así estaría cumpliéndose el ROL de prevención desde la prevención general del delito, en feriados nacionales.

PENAS DE CÁRCEL PARA QUIEN MANEJA EBRIO



- 1 SI NO CAUSAS DAÑOS**
Te sentencian a una pena privativa de tu libertad.
Te suspenden la licencia por 3 años. 
- 2 SI CAUSAS DAÑOS A OTROS**
El juez te sentencia a una pena de cárcel según la gravedad. 
- 3 SI CAUSAS DAÑOS MATERIALES**
La pena de cárcel será entre 2 y 4 años. 
- 4 SI HAY AFECTADOS**
La pena de cárcel será entre 4 y 8 años.
Perderás la licencia de por vida. 

 **PERÚ** Ministerio de Justicia y Derechos Humanos 

Si conduce ebrio(a) puede recibir una condena de hasta **8 años de cárcel**



Penas

Según el Decreto Legislativo 1194, que regula los procesos en casos de flagrancia, las penas que puede recibir un conductor que maneja luego de consumir alcohol son:

- 1** Si no causa accidente o daños, es intervenido por la Policía Nacional y pasa por la prueba del alcoholímetro. En caso exceda el límite, se le detiene por delito de peligro común, en tanto el vehículo es retenido. Si se halla alguna responsabilidad, podría ser sentenciado a pena privativa de la libertad en cualquiera de sus modalidades, y se procede a la suspensión de la licencia de conducir por tres años. 

 **PERÚ** Ministerio de Justicia y Derechos Humanos 

Fuente: Publicación en Diario Perú 21, con fecha de publicación 21/03/2018

<https://peru21.pe/peru/semana-santa-conducir-ebriedad-enviarte-carcel-8-anos-401453>

La Policía Nacional del Perú, en su organigrama funcional tiene a la Dirección de Tránsito, Transporte y Seguridad Nacional DIRTTSEVI-PNP, división que se encarga de hacer cumplir las leyes, fiscalizar el control de libre circulación vehicular

y peatonal en la vía pública, prevenir e investigar los accidentes de tránsito y seguridad de las personas, contribuyendo al desarrollo social del país mediante la participación ciudadana. En la investigación se ha observado que en su mayoría de campañas la PNP trabaja coordinadamente con el Gobierno Local – Municipalidades, ello implica Campañas de Sensibilización Ciudadana, que son de vital importancia para el cambio que realmente necesita nuestra Sociedad para prevenir los Delitos de Tránsito.



La Entrevista aplicada a los Especialistas en materia de Seguridad Vial y prevención de los delitos de tránsito y a los conductores de vehículo automotor con residencia en Lurín, nos confirmó el supuesto principal y específico de la investigación, llegando al siguiente resultado:

Entrevistado	Especialista / Conductor	Resultado
Ray Macedo León	Especialista - Instructor	10-1-A-C-A-A
José Romero Nieto	Especialista - Instructor	10-2-A-C-A-A
Edgar Macedo León	Especialista - Instructor	10-1-A-C-A-A
Mirian Magallanes Maldonado	Especialista - Abogado	10-1-A-C-A-A
Diego Escajadillo Pinedo	Especialista - Abogado	10-1-A-C-A-A
Gian Franco Lopez Garay	Conductor	6-3-A-A-A-B
Jacinto López Garay	Conductor	5-4-A-A-A-B
Luz Marina Arapa Pérez	Conductor	8-3-A-A-A-A
Juan Yucra Jáuregui	Conductor	8-2-A-A-A-A
Jorge Luis Yucra Jáuregui	Conductor	7-2-A-A-A-A

Resultado general de la Entrevista

Pregunta	R	Comentario
¿Se encuentra usted familiarizado con la educación vial y el reglamento nacional de tránsito?	7	Especialista: Si, es su especialidad. Conductor: No muy familiarizado, sólo aprobó el examen de reglas.
¿Ha tenido oportunidad de ser víctima de un accidente de tránsito por no respetar la normatividad de tránsito en los últimos 10 años?	3	Especialista: Baja probabilidad por su previsión. Conductor: Alto, porque conoce que la conducción es en su mayoría temeraria e imprudente en Lima Sur.
¿Qué riesgos debe evadir el conductor de vehículo automotor por conductas trasgresoras del Reglamento de Tránsito?	A	Especialista: A diario, por la conducción imprudente/temeraria de los conductores de Lima. Conductor: A diario, no tienes la seguridad de retornar con vida a tu casa.
¿Cuáles son las consecuencias jurídicas de manejar sin respetar las normas de tránsito?	A	Especialista: La Pena Conductor: En la mayoría de conductores piensan que es la Multa.
¿Considera usted que deben incluirse una prueba de conocimiento en la renovación de la licencia de conducir?	A	Especialista: Si, en beneficio de la Sociedad y los conductores de vehículo automotor. Conductor: En mayoría están de acuerdo, otros prefieren la exoneración.
¿Conoce Usted acerca de los Juzgados Especializados de Tránsito y Seguridad Vial?	A / B	Especialista: Si. Por sus conocimientos especializados. Conductor: En mayoría conoce por las noticias de actualidad, y otros desconocen.

CAPÍTULO IV

DISCUSIÓN

En esta etapa se efectuó el análisis de la información acopiada con respecto a la Seguridad Vial y su prevención de los delitos de tránsito a nivel nacional y con especial referencia en el sector de Lurín.

1. Resulta deficiente la programación de campañas de sensibilización de educación vial a la comunidad, de parte del Gobierno Local, se ha encontrado en la búsqueda online algunas campañas de la Policía Nacional del Perú a través de la DIVPRO 3, la más actualizada con fecha 15/06/2018.



Se debe precisar, que las Campañas apuntan a la Comunidad, y no van dirigidas al **Conductor del Vehículo automotor** para internalizar el Reglamento Nacional de Tránsito, la velocidad, la señalética, las infracciones leves y graves, y las consecuencias jurídico penales de los delitos de tránsito.

2. La educación vial, en el sector de Lurín es deficiente a pesar de tener la Sede CONCHÁN del Touring y Automóvil Club del Perú – existe un déficit en la ejecución del examen de reglas de tránsito, y ausente supervisión en la aplicación del mismo, en el examen práctico, es indiferente ante la desaprobación del aspirante, sólo emite una papeleta que indica los errores

del examen, teniendo el aspirante que buscar asesoría privada para reforzar temporalmente e intentar nuevamente ingresar al circuito del examen. En la aplicación del examen, se tiene una excelente oportunidad para entregar un material digital o textual acerca de la responsabilidad de la conducción de vehículo motor, y de las consecuencias jurídico penales de los delitos de tránsito, pero a la fecha, sólo se tiene un proceso de adquisición de la Licencia de Conducir como un aspecto meramente administrativo y de entrega de brevets.



3. El Ministerio de Transportes y Carreteras y la SUTRAN “Plan Zanahoria”, programan las campañas a nivel nacional, con la intención de prevenir el consumo de alcohol en la conducción, en relación a las vías no urbanas, en el sector Lurín tenemos un lugar preciso para realizar ese operativo como el PEAJE, que sólo se evidencia en los feriados nacionales o fechas festivas, y generalmente orientado evitar los accidentes de tránsito.



4. Luego del diagnóstico de prevención de seguridad vial y tránsito en Lima Sur, se llega a apreciar el déficit de la red vial del servicio que nos brindan pistas y carreteras, como por ejemplo la antigua panamericana sur que a lo largo de su trayecto encontramos huecos y baches de gran tamaño y falta de señalética para la zona, y fiscalización idónea del MTC que evite una conducción temeraria e imprudente.



Fuente: El colapso del Puente San Pedro en Lurín.

<http://archivo.peru21.pe/opinion/reconstruiran-puente-dinero-proyecto-2141235>

5. Por todo ello, la discusión de la investigación invoca a la Autoridades del Transporte y Justicia a prevenir los Delitos de tránsito, ordenando sus funciones, funcionarios, programas, estrategias, campañas y seguridad vial que rige nuestro sistema de transporte, erradicar la informalidad en el transporte, sancionar la corrupción en torno a este sistema, erradicar la carencia de cultura vial, evidenciar las consecuencias de quebrar las normas de tránsito y re educar a los conductores de vehículo automotor, y así mejorar este concepto de transporte en Lima Sur

CAPÍTULO V

CONCLUSIÓN

1.- La seguridad vial y la prevención de los delitos de tránsito en Lurín, se encuentran intensamente relacionados, en cuanto a la importancia que tiene este sector geográfico para la ciudad de Lima, porque es un dato relevante que la mayoría de los limeños en la estación de verano, gustan de trasladarse a las playas del Sur, sobre todo los fines de semana en las visitas a las Discotecas y Boulevard de Asia, y existe una deficiente sensibilización sobre la irresponsabilidad del consumo de alcohol en los conductores de vehículo automotor, no son conscientes del peligro, propio y comunitario del enorme peligro, incrementado en la conducción de una vía no urbana como la Panamericana Sur, que sigue cobrando víctimas mortales y familias desconsoladas a causa de los accidentes de tránsito.

2.- El Conductor de vehículo automotor en Lima Sur, NO ha recibido una correcta enseñanza en las Reglas de Tránsito que le hayan permitido internalizar objetiva y subjetivamente la responsabilidad de conducir y las consecuencias jurídico penales ante un accidente de tránsito ocasionado por manejar en estado de ebriedad, o en una conducción temeraria e imprudente, o ante una infracción grave o leve causando lesiones – heridos, y ello implica al sector privado y al sector empresarial, al transporte particular, transporte público y transporte de carga .

Las consecuencias de una normatividad en tránsito desordenada y no funcional para los fines de la Institución MTC, resulta contraproducente ante la indiferencia en la enseñanza de las reglas de tránsito que actualmente está a cargo del sector privado, sin una eficiente supervisión, conlleva a una educación vial defectuosa, porque sólo busca aprobar el examen en forma temporal y no busca que los conocimientos sean permanentes en el consiente del conductor.

El Conductor de vehículo automotor, no respeta la norma de tránsito, porque no se aplica una efectiva fiscalización apoyada en la tecnología, un ejemplo para ello sería la Provincia Constitucional del Callao y sus detectores de velocidad y las papeletas computarizadas, pero que, no son aceptadas por los conductores e interponen recursos administrativos de apelación, por su inconformidad.

En el sector de Lurín ocurren accidentes de tránsito, que en algunos casos quedan impunes, debido a que, es una zona desértica, con sector urbano alejado de la Panamericana Sur, no se cuenta con la cantidad idónea de Cámaras de Seguridad, generalmente la Policía Nacional del Perú solicita a los negocios o empresas los respectivos videos para investigar los accidentes de tránsito, a todo ello, se sumamos las condiciones meteorológicas como la neblina y la lluvia que no permiten una visualización que permita identificar al vehículo, todo ello refuerza la inconducta del conductor para no respetar las normas de tránsito y ello implica el incremento de un siniestro de fatales consecuencias.

3.- Se ha determinado en la investigación que la enseñanza resulta temporal y deficiente para la internalización de los conocimientos en la conducción del vehículo automotor, puesto que, sólo tiene la finalidad de aprobar el examen de reglas de tránsito en la Sede del Touring y Automóvil Club del Perú, al obtener una capacitación deficiente y con el tiempo abreviado, por diversas razones, se observa que los conductores no diferencian claramente las diferencias entre las infracciones graves y leves, y los casos de suspensión, cancelación e inhabilitación de la Licencia de Conducir.

La exigibilidad de los conocimientos de las reglas de tránsito en el examen aplicado por el Touring resulta insuficiente, porque sólo se remite a la memorización de un balotarlo de preguntas ante una COMPUTADORA, no se realiza una evaluación que permita experimentar al aspirante en una situación determinada y como ha de reaccionar en la conducción, utilizando la aplicación de la tecnología multimedia.

4.- El Sistema de Justicia, está iniciando campañas de sensibilización para evitar accidentes de tránsito y las consecuencias jurídico penales (PENA PRIVATIVA DE LIBERTAD) por la conducción en estado de ebriedad y manejar en forma temeraria e imprudente, a través del Ministerio de Justicia y la Policía Nacional del Perú, pero circunscribiéndose sólo al peatón, a los pasajeros, y a los conductores de vehículo automotor, pero sólo en fechas festivas y feriados largos, y ello resulta insuficiente ante las Estadísticas de Accidentes de Tránsito, que nos entrega periódicamente el Consejo Nacional de Seguridad Vial del Perú.

CAPÍTULO VI

RECOMENDACIONES

1.- Se recomienda realizar un trabajo de prevención de la seguridad vial, pero como una Política Distrital de Lurín para que el Alcalde y su equipo de funcionarios – y la Policía Nacional del Perú, y programen las actividades en función a la finalidad de prevenir los accidentes de tránsito y así prevenir los delitos de tránsito en su comunidad, con ello, se puede tener un mayor control de los factores que influyen en ésta problemática social, sea de nivel de ingeniería vial, mejorando el sistema viario, señalética, y de semaforización, convocando la participación ciudadana para brindar la información directa.

2.- Diseñar y ejecutar campañas de prevención de seguridad vial a nivel distrital para buscar el cambio de aptitud de los conductores de vehículo automotor y los peatones, lo cual permitirá reducir los niveles de riesgo de accidentes de tránsito y generar la capacitación de líderes vecinales para transmitir en sus zonas el mensaje de la necesidad de tener una seguridad vial para una óptima convivencia y respeto de las reglas de tránsito.

3.- Utilizar las herramientas tecnológicas disponibles para fiscalizar el respeto de las reglas de tránsito en el Distrito, convocar a los investigadores científicos a través de Certámenes Académicos para la creación de inventos que permitan incorporar cámaras de seguridad en las zonas con mayor afluencia de tránsito, pero que, sean autogestionarias de energía y mantenimiento.

4.- Se debe estimular con reconocimientos a los buenos conductores, en especial del transporte público, para generar un cambio de aptitud en el conductor del vehículo automotor, se pueden crear los Concursos de Conocimiento en Reglas de Tránsito del distrito, y solicitando a la Empresa Privada los respectivos premios.

VII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Alfaro, L. (2014). *Accidentes viales: homicidio doloso vs. Homicidio culposo*. .
- Artica, R. (2015). *Principales problemas de las políticas públicas en materia de seguridad vial y la atención integral de las víctimas de accidentes de tránsito en Lima Metropolitana en los años 2012 al 2013*. . Lima: (Tesis de postgrado). Pontificia Universidad.
- Ayala, J. (2014). *Protección penal de la seguridad vial*. . (Tesis de postgrado). Universidad Castilla de la Mancha. Toledo.
- Beck, U. (1998). La sociedad del riesgo, hacia una nueva modernidad. En D. J. traducido por: Jorge Navarro, “*Risikogesellschaft Auf dem Weg in eine andere Moderne*.” (pág. 94). España: Paidós.
- Calderón, J. (2016). *Estudio de la difusión de campañas de educación y cultura vial, realizada por la autoridad de tránsito en la Coop. Andrés Quiñónez. Sector Sur de la Vía Perimetral en la Ciudad de Guayaquil, Año 2016*. Guayaquil: Universidad de Guayaquil.
- Canga, M. D. (2017). *La falta de valores en los peatones que no sepa respetar las normas viales en el sector de la A. San Francisco de Orellana frente al paque ecológico Samanes*. Guayaquil: Universidad de Guayaquil.
- Cascales, J. (2017). *Delito de conducción bajo la influencia de alcohol, drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas. Artículo 372.2 CP*. . España.: (Tesis de pregrado). Universidad Miguel Hernández.
- Cisneros, P. (2010). *Las infracciones de tránsito en la Legislación Ecuatoriana*. . Ecuador.: (Tesis de pregrado). Universidad de las Américas. .
- Condori, W. (2017). *Conocimiento en Educación y Seguridad Vial en estudiantes de la Facultad de Ciencias de la Educación en la Universidad Nacional del Antiplano*. Puno, Perú: Universidad Nacional del Antiplano.
- Gómez, M. D. (2016). *La Cultura Vial y su influencia en los niveles de accidentalidad en el empresa Primer Tax S.A. de Pereira*. Pereira - Colombia: Universidad Católica de Pereira.
- Hernández. (2010 1). *Evaluación y gestión estratégica para la seguridad vial: Ciudad Juárez, México*. Tjuana.: El Colegio de la Frontera Norte A.C.(Tesis de pregrado).
- Hernández Sampieri, R. (2010). *Metodología de la investigación*. México: Interamericana editores S.A.
- Kuhlen, L. (2013). *Características, problemas dogmáticos e importancia práctica del derecho penal alemán de circulación vial*. *InDret, Revista para el*

análisis del derecho. Obtenido de Recuperado de http://www.indret.com/pdf/968_kuhlen.pdf

- Magallanes, M. (2018). *Criminología Vial*. Lima: Universidad Nacional Mayor de San Marcos.
- Márquez, R. (2014). *La conducción con una determinada tasa de alcohol. Un estudio a partir de los principios legitimadores de la intervención penal*. . (Tesis de Postgrado). Universidad Pompeu Fabra. Barcelona.
- Medina, A. (2015). *La Seguridad Vial como un objetivo de la seguridad integral, desde la perspectiva del Plan Nacional del Buen Vivir*. Ambato.
- Méndez, L. (2013). *El quebrantamiento del derecho de defensa del presunto infractor en multas de tránsito*. Guatemala.: (Tesis de pregrado). Universidad de San Carlos de Guatemala.
- Mingorance, J. (2017). La Seguridad vial en el ordenamiento penal: Justificación y Crítica. *Revista de Derecho UNED*(20), 4.
- Miró, F. y. (2013). ¿Por qué cumplimos las normas penales? Sobre la disuasión en materia de seguridad vial. *InDret Revista para el Análisis del Derecho*, 4(4), 42-43.
- Montoro, L. (2008). *Tráfico y seguridad vial: 6,000 años de historia*. . Recuperado de https://www.fundacioabertis.org/racs_jor/montoro_2.pdf.
- Muñoz, J. (2014). *El delito de conducción temeraria. Análisis dogmático y jurisprudencial*. Madrid.: Dykinson. .
- Núñez, A. (2017). *Prevención penal de tránsito y seguridad vial en el delito de conducción en estado de ebriedad en Lima Sur 2016*. . Lima.: (Tesis de pregrado). Universidad Autónoma del Perú. .
- OMS. (2009). *Informe sobre la situación mundial de la Seguridad Vial. Es hora de pasar a la acción*. Suiza: OMS.
- Pallín, G. (2017). *Revisión de la delincuencia vial en el ordenamiento jurídico español tras la entrada en vigor de la LO1/2015*. Madrid.: (Tesis de postgrado). Universidad Pontificia de Comillas. .
- Panchi, F. A. (2010). *Delitos de tránsito sancionados con reclusión mayor y las consecuencias jurídicas para los responsables*. Ecuador.: (Tesis de pregrado). Universidad Técnica de Cotopaxi. .
- Pico, M. G. (Diciembre de 2011). *Seguridad Vial y Peatonal: Una aproximación teórica desde la Política Pública*. Obtenido de http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0121-75772011000200014&lng=en&nrm=iso&tlng=es
- Picón, M. y. (2011). Seguridad vial y peatonal: una aproximación teórica desde la política pública. . *Hacia una promoción de la salud* , 90-204.

- Pilay, D. (2015). *La cultura vial como mecanismo fundamental para la reducción de accidentes de tránsito, frente al colegio Luis Celleri Aviles del Cantón de la Libertad, provincia de Santa Elena, año 2015*. La Libertad - Ecuador: Universidad Estatal Península de Santa Elena.
- Pineda, M. (2014). *Seguridad vial: concepto y objetivos*. España.
- Salazar, F. y. (2011). *Capacitación en el ámbito jurídico y seguridad vial a los alumnos y docentes del colegio mixto particular UPSE, para la prevención de la accidentalidad*. . Santa Fe: (Tesis de pregrado). Universidad Estatal de la Península de Santa.
- Segarra, G. (2017). *Evaluación de los planes de Seguridad Vial de los Países de America del Sur*. Cuenca: Universidad Politécnica Salesiana - Sede Cuenca.
- Tintaya, C. (2015). *Criterios jurídicos para la determinación de la responsabilidad civil en los accidentes de tránsito distrito judicial Puno 2013-2014*. . Juliaca.: (Tesis de postgrado). Universidad Andina Néstor Cáceres Velásquez. .
- Urgilles, D. (. (2014). *La prevención en el ámbito de la seguridad vial ¿Existen alternativas a la disuasión penal?* Barcelona: Revista de la Universidad de Barcelona.
- Vilca, J. (2017). *La función de la responsabilidad civil derivada de la comisión del delito de peligro común en la modalidad de conducción de vehículo motorizado en estado de ebriedad*. . Arequipa.: (Tesis de pregrado). Universidad Nacional San Agustín. .

VIII. ANEXOS

ANEXO 1: Matriz De Consistencia

MATRIZ DE CONSISTENCIA					
TEMA	PROBLEMA GENERAL	OBJETIVOS	SUPUESTO	CATEGORÍAS	METODOLOGÍA
Seguridad Vial y su prevención en los delitos de Tránsito, Lurín 2017	<p>¿Cómo se relaciona la educación en seguridad vial y la prevención de los delitos de tránsito en Lurín?</p> <p>PROBLEMA ESPECÍFICO</p> <ol style="list-style-type: none"> ¿Cuáles son las razones objetivas y subjetivas de los conductores de vehículo automotor para no respetar las normas de tránsito y cometer un delito contra la seguridad vial en Lurín? ¿De qué forma el conocimiento de la gravedad de las infracciones de tránsito influye en el comportamiento del conductor de vehículo automotor para lograr la prevención de los Delitos contra la Seguridad vial en Lurín? ¿De que forma el conocimiento de la pena del tipo penal del delito contra la seguridad vial puede disuadir al comportamiento del conductor del vehículo automotor para lograr la prevención de los delitos contra la seguridad pública en el Distrito de Lurín? 	<p>Determinar la política educativa en materia a seguridad vial y prevención en delitos viales en el sector Lurín</p> <p>OBJETIVOS ESPECIFICOS</p> <ol style="list-style-type: none"> Evaluar la posibilidad objetiva y subjetiva en la evaluación de conocimientos del conductor de vehículo automotor con respecto a las normas de tránsito y los delitos contra la seguridad vial en Lurín 2017 Identificar el nivel de conocimiento de la gravedad de las infracciones de tránsito y los delitos viales en el conductor de vehículo automotor en Lurín. Establecer la creación de un programa educativo que refuerce la educación vial, internalización de las normas de tránsito y el conocimiento de la norma penal prohibitiva en materia de los delitos contra la seguridad pública desde la perspectiva preventiva para disuadir la conducta antisocial del conductor de vehículo automotor en Lurín 2017. 	<p>La Seguridad Vial y la prevención de los Delitos de tránsito en el distrito de Lurín, 2017 se encuentra en una situación de emergencia por una carente supervisión técnica en la educación vial en la evaluación de conocimientos en las licencias de conducir de los conductores de vehículos automotor.</p> <p>SUPUESTO SECUNDARIO</p> <ol style="list-style-type: none"> La Educación Vial está limitada a la memorización de las normas de tránsito en búsqueda de la aprobación del examen de conocimientos, ello no considera una óptima sensibilización sobre los peatones, accidentes de tránsito y las consecuencias de los mismos. Las Escuelas de Conductores, están realizando un trabajo superficial con respecto a la educación vial y las normas de tránsito, sólo evalúan los conocimientos adquiridos con simples prácticas calificadas, que anteriormente sirvieron sólo para adquirir una certificación y evitar el examen de conocimientos del Touring Club, he allí una generación de Conductores que llevaron su adquisición de conocimientos deficiente. La Prevención en los Delitos de tránsito se encuentra relegada en el tiempo, con la creación de Fiscalías y Juzgados de Tránsito, se está logrando sólo sancionar las conductas típicas, antijurídicas y culpables, pero no se está realizando un trabajo preventivo, porque los conductores continúan en su actitud vehemente e irresponsable en las pistas, porque no hay un incremento de los Operativos para erradicar la alcoholemia, detectar el exceso de horas de manejo que provocan cansancio y sueño en el sector del transporte público, y la prevención desde las generaciones venideras para cultivar la conciencia del correcto manejo de los vehículos automotor y la importancia de la vida de los peatones, pasajeros y conductores, desde la perspectiva de la víctima vial y las víctimas colaterales: la familia. 	<p>Seguridad vial</p> <p>Prevención de delitos</p> <p>Delitos de tránsito</p> <p>SUB CATEGORIAS</p> <p>a) Código Penal-delitos contra la seguridad Publica</p> <p>b) Ley General de Transporte Terrestre 27181</p> <p>c) Reglamento de Tránsito Vial</p>	<p><u>Tipo:</u> Básica</p> <p><u>Nivel:</u> Descriptivo</p> <p><u>Método:</u> Inductivo.</p> <p><u>Enfoque:</u> Cualitativo.</p>

ANEXO 2: Validación de Entrevistas/ Encuestas Experto 1

CERTIFICADO DE VALIDEZ DEL CONTENIDO DE LOS INSTRUMENTOS DE LA INVESTIGACIÓN

ITEM	CONTENIDO	PERTINENCIA			RELEVANCIA			CLARIDAD			SUFICIENCIA		
		Si	No	Corregir	Si	No	Corregir	Si	No	Corregir	Si	No	Corregir
	Preguntas de las entrevistas / encuestas a aplicarse												
1	¿Se encuentra usted familiarizado con la educación vial y el reglamento nacional de tránsito?												
2	¿Ha tenido oportunidad de ser víctima de un accidente de tránsito por no respetar la normatividad de tránsito en los últimos 10 años?												
3	¿Qué riesgos debe evadir el conductor de vehículo automotor por conductas trasgresoras del Reglamento de Tránsito?												
4	¿Cuáles son las consecuencias jurídicas de manejar sin respetar las normas de tránsito?												
5	¿Considera usted que deben incluirse una prueba de conocimiento en la renovación de la licencia de conducir?												
6	¿Conoce Usted acerca de los Juzgados Especializados de Tránsito y Seguridad Vial?												

Observaciones generales:			
	Aplicable	Aplicable después de corregir	No Aplicable
Opinión de aplicabilidad			

Elementos considerativos para la evaluación

Pertinencia. El ítem corresponde al contexto de la investigación

Apellidos y Nombres del Validador experto 1
<i>Mtro. Hernando Víctor Daniel</i>
<i>DNI. 09461497</i>
Especialidad
Firma 

ANEXO 3: Validación de Entrevistas/ Encuestas Experto 2

CERTIFICADO DE VALIDEZ DEL CONTENIDO DE LOS INSTRUMENTOS DE LA INVESTIGACIÓN

ITEM	CONTENIDO	PERTINENCIA			RELEVANCIA			CLARIDAD			SUFICIENCIA		
		Si	No	Corregir	Si	No	Corregir	Si	No	Corregir	Si	No	Corregir
	Preguntas de las entrevistas / encuestas a aplicarse												
1	¿Se encuentra usted familiarizado con la educación vial y el reglamento nacional de tránsito?												
2	¿Ha tenido oportunidad de ser víctima de un accidente de tránsito por no respetar la normatividad de tránsito en los últimos 10 años?												
3	¿Qué riesgos debe evadir el conductor de vehículo automotor por conductas trasgresoras del Reglamento de Tránsito?												
4	¿Cuáles son las consecuencias jurídicas de manejar sin respetar las normas de tránsito?												
5	¿Considera usted que deben incluirse una prueba de conocimiento en la renovación de la licencia de conducir?												
6	¿Conoce Usted acerca de los Juzgados Especializados de Tránsito y Seguridad Vial?												

Observaciones generales:			
	Aplicable	Aplicable después de corregir	No Aplicable
Opinión de aplicabilidad			

Elementos considerativos para la evaluación
Pertinencia. El ítem correspondiente al contexto de la investigación

Apellidos y Nombres del Validador experto 2
Dra. Luisa Esther Delgado
DPI. 10587264
Especialidad DERECHO
Firma 