



**UNIVERSIDAD PRIVADA TELESUP**  
**FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS SOCIALES**  
**ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO Y CIENCIAS**  
**POLITICAS**

**TESIS**

**FACTORES POR LOS CUALES VEHICULOS**  
**MODIFICADOS PARA EL TRANSPORTE TURISTICO**  
**PONEN EN RIESGO LA INTEGRIDAD FISICA DE LAS**  
**PERSONAS, LIMA METROPOLITANA, 2017 y 2019.**

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

**AUTOR:**  
**Bach. CORDOVA HERMOZA, JESUS ORLANDO**

**LIMA - PERÚ**

**2020**

**ASESOR DE TESIS**

---

**Mg. VÍCTOR RAÚL VIVAR DIAZ**

**JURADO EXAMINADOR**

---

**Dr. WALTER MAURICIO ROBLES ROSALES**  
**Presidente**

---

**Dr. QUIROZ ROSAS, JUAN HUMBERTO**  
**Secretario**

---

**Dra. FLOR DE MARIA SISNIEGAS LINARES**  
**Vocal**

## **DEDICATORIA**

A Diana Hermoza, mi madre, mi eterna fiel, desde  
la tierra, para ti.

## **AGRADECIMIENTO**

A mis padres, que con mucho esfuerzo lograron otorgar a mis hermanos y a mí, una debida educación, siendo ello, mi mejor herencia.

A mis pilares Yanine y Bianca, quienes me ayudaron y soportaron en este camino para lograr el éxito. Mi esfuerzo y sacrificio, todo es, para ustedes, las amo.

A los amigos (*K*) que conocí en esta aventura, y que sin su apoyo, no hubiese sido posible la culminación de este trabajo de investigación.

Y finalmente, a la música, fiel amiga que me cobijó en las madrugadas para cada palabra escrita.

## RESUMEN

El presente trabajo de investigación, surge ante una necesidad en el país por una debida seguridad vial, normatividad y reglamentación referida al transporte turístico en Lima Metropolitana, básicamente en los vehículos denominados “Buses Panorámicos,” lo que viene a ser, un tema de alta relevancia, ya que en la actualidad la normativa existente no protege, ni establece garantías para un uso y funcionamiento, en cuanto, a la seguridad de los turistas, que al abordar los buses de las empresas que brindan servicios turísticos a través de los denominados “buses panorámicos,” ponen en riesgo su integridad física.

En ese sentido, en la actualidad este tema se ha convertido en una problemática, a la que se la tiene marginada, por ello, se considera que es importante y necesario, brindar una mayor observancia del Reglamento Nacional de Administración de Transporte, así como 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, como por ejemplo al Reglamento Nacional de Tránsito (RNT), Reglamento Nacional de Administración de Transporte (RNAT), al respeto a la norma penal respecto a 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 por los accidentes de tránsito que con gran frecuencia tienen resultados fatales, así como lesiones graves y leves, y asimismo, consecuencias jurídico – penales a los responsables.

Asimismo, se tiene la convicción que el cambio debe iniciarse, creando la voluntad propia al ciudadano - conductor lo que se considera como 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 se logre la reducción a la violación de las normas de circulación en las vías públicas a través de la prevención y la educación vial.

Por ello, esta investigación, se ha realizado con el objetivo de analizar y establecer cuáles son los factores que en este caso, coadyuvan para que los

vehículos modificados denominados “Buses Panorámicos” que pertenecen a las empresas de transporte turístico, realicen servicios a turistas poniendo en riesgo la integridad física de las personas, en Lima Metropolitana en los años dos mil diecisiete y dos mil diecinueve, teniendo como base los casos sucedidos de fecha nueve de julio del dos mil diecisiete teniendo como responsable a la empresa Green Bus (Caída de Bus Panorámicos) con el saldo de nueve fallecidos sucedido en el Cerro San Cristóbal, distrito del Rímac, y así como el de fecha veinticinco de noviembre del dos mil diecinueve teniendo como responsable a la empresa Mirabus, (accidente de tránsito con desenlace fatal de un turista de nacionalidad Canadiense) con el saldo de un fallecido, y otro turista mal herido, en el distrito de Miraflores, por ello, este trabajo de investigación se centra en dar luz a este problema social, ya que aun a pesar de que existen normativas, donde solo se especifican normas técnicas, en cuantos a las características de buses que se dedican al rubro de turismo, lo cual deja notar que dichas tipificaciones no son suficientes para lograr una reducción de los accidentes de tránsitos derivados a este tipo de giro el cual causa un peligro latente a nuestra sociedad.

En ese orden de ideas, el presente trabajo de investigación se ha trabajado mediante diferentes fuentes de información para poder vislumbrar, los factores por los cuales los vehículos modificados para el transporte turístico denominados “buses panorámicos”, pusieron en riesgo la integridad física de las personas en la ciudad de Lima Metropolitana en los años dos mil diecisiete y dos mil diecinueve, para ellos, se han estudiado investigaciones referentes al tema, así como los casos en mención.

Por lo expuesto, este trabajo de investigación buscó aportar opciones para una debida búsqueda de soluciones a este problema de carácter social, para que la autoridad competente del sector de transporte, analice la norma actual referente al transporte turístico, y se analicen los diferentes factores normativos sociales y educativos, los cuales podrían incidir en un reforzamiento en cuanto al respeto ante la ley, la seguridad de los usuarios al subirse a un bus que se encuentre debidamente fiscalizado, reglamentado y no al margen de la ley, para poder lograr la disminución de accidentes de tránsito ocasionados por empresas de transportes que brindan servicios turísticos a través de los denominados “Buses Panorámicos”.

Finalmente, la metodología que fue empleada para el presente trabajo de investigación fue de carácter cualitativo, porque buscó interpretar, descubrir y construir la realidad a través de entrevistas, que se realizaron a expertos en el derecho de transporte y que ejercen su profesión en dicho sector, lo cual nos ayudó a demostrar nuestro problema de investigación permitiendo establecer recomendaciones para que se logre solucionar este problema de carácter social.

**Palabras claves:** turismo, transporte, seguridad vial, factores.



## ABSTRACT

This research work emerges from a need in the country for proper road safety, standards and regulations regarding tourist transport in Metropolitan Lima, basically in vehicles called "Panoramic Buses" which becomes a highly relevant issue, as that currently the existing regulations do not protect or establish guarantees for proper use and operation in terms of the safety of tourists that when boarding the buses of companies that provide tourist services through the so-called "panoramic buses" risk their physical integrity.

In this sense, at present this issue has become a problem that is marginalized, therefore it is considered that it would be important and necessary to provide greater observance of the National Regulation of Transportation Administration, as well as of road education from the perspective of the evaluation of knowledge in obtaining driving licenses and in the conduct of the motor vehicle driver with respect to compliance with current regulations on transport, such as the National Traffic Regulations (RNT), Regulations National Transportation Administration (RNAT), respecting the criminal law regarding crimes against road safety, in its undeniable relationship with crime prevention and thus avoiding the growing criminal statistics that affect citizens through traffic accidents that more frequently it has fatal results, serious and minor injuries and the legal - criminal consequences to those responsible.

Likewise, there is the conviction that change must begin by creating the citizen-driver's own will in which a hope of cultural change is considered involving the aforementioned to collaborate with the cause of forming principles and values in the driving of the motor vehicle that achieves reducing the violation of traffic regulations on public roads through prevention and road safety education.

For this reason, this research has been carried out under the objective of analyzing and establishing which are the factors that in this case contribute to the fact that modified vehicles called "Panoramic Buses" belonging to tourist transport companies perform services to tourists, putting their integrity at risk. physical of the people, in Metropolitan Lima in the years two thousand seventeen and two thousand

nineteen, based on the cases that occurred on July 9, two thousand seventeen, having as responsible the company Green Bus (Panoramic Bus Fall) balance nine deceased happened in the Cerro San Cristóbal, district of Rímac, and as well as the date of November 25, two thousand and nineteen with the Mirabus company as responsible, (traffic accident with fatal outcome of Canadian tourist) balance one deceased, another tourist badly injured, in the district of Miraflores, therefore this research work focuses on shedding light on this social problem , since even though there are regulations where technical standards are only specified in terms of the characteristics of buses that are dedicated to the tourism sector, it is noted that it is not enough to achieve a reduction in traffic accidents derived from this type of turn which causes a latent danger to society.

In that order of ideas, this research work has been worked through different sources of information to be able to glimpse the factors by which modified vehicles for tourist transport called “panoramic buses”, put the physical integrity of people in the city at risk of Metropolitan Lima in the years two thousand seventeen and two thousand nineteen, for them they have studied investigations related to the subject, as well as the cases in question.

From the above, this research work seeks to provide options for a proper search for solutions to this problem of a social nature, so that the competent authority for the transport sector analyzes the current regulation regarding tourist transport, and the different social normative factors are analyzed. and educational which could influence a reinforcement in terms of respect for the law, the safety of users when getting on a bus that is duly controlled, regulated and not outside the law, in order to achieve the reduction of accidents of traffic caused by transport companies that provide tourist services through the so-called “Panoramic Buses”.

Finally, the methodology that was used for this research work is of a qualitative nature, because I seek to interpret, discover and construct reality through interviews carried out with experts in transport law who practice their profession in this sector. which helped us to demonstrate our research problem, allowing us to establish recommendations to solve this problem of a social nature.

**Keywords:** Tourism, transportation, road safety, factors.

## ÍNDICE DE CONTENIDO

CARÁTULA .....	i
ASESOR DE TESIS.....	ii
JURADO EXAMINADOR.....	iii
DEDICATORIA .....	iv
AGRADECIMIENTO .....	v
RESUMEN .....	vi
ÍNDICE DE CONTENIDO.....	xi
INTRODUCCIÓN .....	xiv
<b>I. PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN .....</b>	<b>17</b>
1.1. Aproximación temática .....	17
<b>II. MARCO TEÓRICO .....</b>	<b>19</b>
2.1. Antecedentes de la investigación .....	19
2.1.1. Antecedentes nacionales.....	19
2.1.2. Antecedentes internacionales .....	22
2.2. Bases legales .....	29
2.2.1. Constitución Política Del Perú.....	29
2.2.2. Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre N° 27181.....	30
2.2.3. Ley N° 28172, que modifica los artículos 17º y 23 de la Ley N° 27181 .....	31
2.2.4. Reglamento Nacional de Tránsito.....	31
2.2.5. Reglamento Nacional de Administración de Transporte .....	31
2.2.6. Derecho de transporte .....	32
2.3. Definición de términos .....	32
2.4. Marco referencial.....	37
2.5. Marco espacial .....	40
2.6. Marco temporal.....	40
2.7. Contextualización .....	40
2.7.1. Histórica.....	40
2.7.2. Política .....	43

2.7.3. Cultural .....	45
2.7.4. Social .....	47
2.8. Supuesto teórico.....	48
2.9. Formulación del problema de investigación .....	60
2.9.1. Problema general.....	60
2.9.2. Problemas específicos.....	60
2.10. Justificación.....	61
2.10.1. Justificación legal .....	61
2.10.2. Justificación social .....	61
2.11. Relevancia.....	62
2.12. Contribución .....	62
2.13. Objetivos .....	62
2.13.1. Objetivo general.....	62
2.13.2. Objetivo específico.....	62
<b>III. MARCO METODOLÓGICO.....</b>	<b>64</b>
3.1. Supuestos de la investigación .....	64
3.1.1. Supuesto general.....	64
3.1.2. Supuestos específicos .....	64
3.2. Categorías.....	65
3.2.1. Categoría general .....	65
3.2.2. Sub categorías.....	65
3.3. Tipo de estudio .....	65
3.4. Diseño .....	65
3.5. Escenario de estudio .....	66
3.6. Caracterización de los sujetos.....	66
3.7. Plan de análisis o trayectoria metodológica .....	67
3.8. Técnicas e instrumentos de recolección de datos .....	67
3.8.1. Técnicas para la obtención de información documental .....	77
3.8.2. Técnicas para la realización de investigación de campo .....	77
3.8.3. Métodos de análisis de datos.....	77
3.9. Rigor científico.....	78
3.10. Aspectos éticos .....	78
<b>IV. RESULTADOS .....</b>	<b>79</b>

<b>V. DISCUSIÓN</b> .....	<b>90</b>
5.1. Análisis de discusión de resultados.....	90
<b>VI. CONCLUSIONES</b> .....	<b>100</b>
<b>VII. RECOMENDACIONES</b> .....	<b>101</b>
<b>REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b> .....	<b>103</b>
<b>ANEXO</b> .....	<b>107</b>
Anexo 1: Matriz de Consistencia.....	108
Anexo 2: Instrumentos .....	109
Anexo 3: Instrumentos de Validación de expertos .....	113
Anexo 4: Cuestionario de entrevista .....	137

## INTRODUCCIÓN

En el Perú el transporte continúa siendo uno de los problemas de carácter social más graves, sobre todo, en su capital Lima Metropolitana, hasta podríamos decir también, que es un problema de salud pública, el cual tiene su punto de origen en la informalidad enquistada por parte de empresas privadas coadyuvadas indirectamente por las autoridades, en este caso, el problema de investigación propuesto es acerca de las empresas de transportes que brindan servicios turísticos, a través de los denominados “Buses panorámicos” en nuestra capital, los cuales ponen en riesgo la integridad física de las personas, al no estar sujetos a una norma específica, la que los regule y fiscalice debido a que en el Perú no existe tal norma, solo se encuentra el Decreto Supremo 017–2009–MTC – Reglamento Nacional de Administración de Transporte que solo contiene especificaciones técnicas de los denominados “Buses Panorámicos”.

Asimismo, el problema también radica en la falta de educación vial por parte de los conductores y empresas privadas, que brindan servicio de transporte turístico mediante buses panorámicos toda vez que antes de tomar importancia en cuanto a la seguridad de las personas toman más importancia al lucro, debido a que no hay una sensibilización y educación vial reforzada ante la inexistencia de normativas y regulaciones en dicho sector, y asimismo, ante una ineficaz planificación urbanística e infraestructura vial, por parte de las autoridades competentes, la que se ve reflejada en los accidentes de tránsito que suceden a diario. siendo lamentablemente el de mayor porcentaje con desenlaces fatales.

Ante la informalidad que impera, por parte de las autoridades y empresas de transporte que brindan servicios turístico mediante los denominados “BAuses panorámicos”, nos circunscribimos a las empresas que brindan servicios mediante tours guiados por los diferentes distritos de Lima, los cuales tienen pasado histórico, tales como Centro de Lima, Rímac, Miraflores, donde turistas extranjeros y ciudadanos de nuestro país esperan ver una variedad de arquitectura histórica, lugares de interés cultural y admirar el paisaje costero de la cual somos poseedores, por medio de los llamados buses panorámicos, sin ningún estándar de

seguridad establecido en alguna normativa, poniendo en riesgo la integridad física de las personas.

En la actualidad, no existe una normatividad que contemple un itinerario establecido que deban respetar dichas empresas de transporte que brindan servicios turísticos a través de los denominados “buses panorámicos”, tampoco una escala gradual de sanciones a las que están sujetas dichas empresas de transporte turístico, al ocasionar un accidente de tránsito, tampoco en ninguna normativa se contemplan las características adecuadas que deba tener respecto a un tipo especial de asiento, o un tipo de cinturón de seguridad especial, tampoco cómo debe ser el tipo de techo para un segundo piso de la carrocería, que fue acoplado de manera artesanal al chasis original, el cual no tiene ningún tipo de certificación por la casa de fabricante del vehículo, tampoco existe una norma que regule de qué material debe ser la estructura de la carrocería acoplada de forma artesanal al chasis original, todo ello, se origina por una deficiente autoridad que no logra ver el grave problema social que esto conlleva, aunado a una deficiente educación vial, por ello, aunque en las avenidas donde transitan los denominados “Buses panorámicos”, así exista inacabables advertencias y señales de tránsito, no hay un respeto ante la norma, por ello, el exceso de velocidad, paraderos informales conllevando a un riesgo latente para los pasajeros.

A esto, se suma una descarada publicidad engañosa, por parte de las empresas de transporte que brindan servicios turísticos a través de los denominados “Buses panorámicos”, los que aducen que cuentan con las medidas de seguridad apropiadas para el servicio, cuando en realidad ni cuentan con una norma específica que los regule explícitamente.

Finamente de lo expuesto en los párrafos precedentes, nació el interés del presente trabajo de investigación con el objetivo principal de que las autoridades competentes, analicen si es necesario que se cree un marco legal, políticas, planes, programas de educación y sensibilización vial, que garantice el control, fiscalización y sanción a este tipo de empresas que brindan este tipo de servicios turísticos mediante los denominados “Buses panorámicos” que a la fecha ya han cobrado vidas de manera absurda, desbaratando familias, truncando sueños de jóvenes,

padres de familia dejando en orfandad a sus menores hijos, pudiendo ser evitadas, por una debida regulación normativa dirigido a aquel sector.

Según lo señalado en los párrafos precedentes, y con la intención de contribuir en estos temas, surge el interés de elaborar el presente trabajo de investigación, el mismo que tiene como objetivo principal analizar la normatividad y reglamentación relacionada a la seguridad vial y el transporte turístico especialmente en Lima Metropolitana, de tal manera que para su desarrollo se han considerado los siguientes capítulos:

**Capítulo I, del problema de investigación** en el que se describen los antecedentes y marco teórico referencial, marco espacial, marco temporal; contextualización; histórica, política, social; supuestos teóricos. Formulación del problema: justificación, relevancia, contribución, objetivos de la investigación: general y específicos.

**Capítulo II, del marco metodológico** contiene los supuestos de la investigación, tipo de estudio, diseño, escenario de estudio, caracterización de sujetos, plan de análisis o trayectoria metodológica, técnicas e instrumentos de recolección de datos, rigor científico y aspectos éticos.

**Capítulo III, de los resultados que** contienen las entrevistas y sus resultados.

**Capítulo IV, de la discusión,** se examinan los resultados más sobresalientes de las entrevistas realizadas.

**Capítulo V, de las conclusiones.**

**Capítulo VI, de las recomendaciones.**

**Capitulo VII, de la bibliografía que** considera las referencias bibliográficas.

**Anexos.** Contiene la matriz de consistencia, las entrevistas realizadas, la validación de instrumento por experto y confiabilidad del instrumento determinada por experto.



## **I. PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN**

### **1.1. Aproximación temática**

En Lima, en el conocido distrito del Rímac, un 9 de julio del 2017, un bus de pasajeros se accidentó al descender como parte de su recorrido turístico por el Cerro San Cristóbal, dejando un saldo trágico de 10 personas fallecidas y más de cincuenta heridos.

El 25 de noviembre del 2019 en el balneario de Miraflores, en el lugar conocido como la bajada de Armendáriz, un bus descapotado, conocido como “Mirabus” ocasionó la muerte de un turista canadiense que, al levantarse de su asiento, golpeó su cabeza contra la parte baja de un puente, justo cuando el referido bus pasaba por aquel puente, causándole un traumatismo encéfalo craneano que luego le causó la muerte. Posteriormente, luego de las investigaciones se supo, que además, dicho bus de pasajeros era en realidad, un camión adaptado como tal. Lo anteriormente descrito se suma al excesivo crecimiento sin evaluación del parque automotor, las unidades menores – motocicletas, taxis – los vehículos de transporte de carga pesada – 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.

El área encargada de evaluar las situaciones relacionadas con el medio ambiente, servicios públicos y pueblos indígenas de la defensoría del pueblo, en la parte referida a la temática de servicios públicos y transporte afirma que han constatado, deficiencias en el servicio de transporte de pasajeros, en los ámbitos interprovincial y urbano, las cuales han ameritado una llamada de atención a las

autoridades, por el alto índice de accidentes, heridos y fallecidos en las carreteras y vías.

Consideramos que el CNSV debe ser permanentemente evaluado y sostenido, de tal manera, que su desarrollo sea una prioridad de la política de Estado, para brindarle los recursos necesarios para que implemente y ejecute el Plan Nacional de Seguridad Vial 2015-2024, en coordinación con los sectores y actores involucrados para obtener logros significativos y sostenibles en seguridad vial.

En contraposición a lo anteriormente señalado, el CNSV como ente rector de la seguridad vial en estos últimos años, no ha realizado acciones sostenidas, ordenadas e integrales para disminuir la cantidad de accidentes de tránsito a nivel nacional.

Las campañas de sensibilización dirigidas educar a los usuarios de las vías (conductor, pasajero y peatón) deben mantenerse siempre vigentes y ser regulares, con el objetivo de reducir las tasas de mortalidad y morbilidad causadas por los accidentes de tránsito, pues modificar actitudes y comportamientos en las vías, es a mediano y largo plazo.

Finalmente, es necesario considerar que la informalidad en el transporte, la contaminación ambiental, la antigüedad del parque automotor, la sobreoferta de transporte público, el rápido deterioro de las vías de circulación, el caos vial, la falta de planificación, el no establecer prioridades y mejoras en la política de seguridad vial, etc., todo ello, repercute en la calidad de vida de la población y su desarrollo.

## **II. MARCO TEÓRICO**

A continuación, se indican los antecedentes nacionales e internacionales que forman parte del trabajo de investigación.

### **2.1. Antecedentes de la investigación**

#### **2.1.1. Antecedentes nacionales**

**Artica Raúl (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”.- En su tesis de maestría en derecho, denominada realizada en la Pontificia Universidad Católica de Lima, sustenta que el aumento de la inseguridad vial se ha agravado por el aumento del sector automotor, aunado a una deficiencia de semaforización, señalización, el desinterés por tener las vías en buen estado, y asimismo por una inexistente regulación normativa en relación a conductores profesionales y peatones, lo que crea en Lima Metropolitana entre la población una percepción de inseguridad vial, viéndose reflejado en los accidentes de tránsito afectando el progreso de Lima Metropolitana.

En relación a lo antes expuesto, el tesista indica que la percepción de la seguridad vial aumenta cuando el que ha sufrido un accidente de tránsito ve que el SOAT o AFOCAT no satisfacen las necesidades de una debida atención a las víctimas, que de acuerdo a las entrevistas realizadas por el tesista indican que dichas pólizas de seguro incumplen las normas respecto a las indemnizaciones y aunado a ello, se suma la defectuosa atención a la víctima del accidente de tránsito.

En ese sentido, el tesista establece que, la víctima de un accidente de tránsito no solo siente la inseguridad vial sino, también siente una incertidumbre al percibir que no existe una debida normativa que lo salvaguarde ante un accidente de tránsito, en relación a ello el investigador concluye que los seguros obligatorios tanto el SOAT como el AFOCAT no son suficientes en cuanto a una responsabilidad de protección, ya que la mayoría de los accidentes de tránsito tienen consecuencias fatales, o pacientes policontusos y las atenciones en clínicas bajo la cobertura de

los seguros no cubre en su totalidad dejando a la víctima de un accidente de tránsito en una indefensión total.

**Tintaya Carlos (2015)**, “Criterios jurídicos para la determinación de la responsabilidad civil en los accidentes de tránsito distrito judicial Puno 2013-2014”.- En su tesis de maestría, para optar el grado de maestro en derecho, denominada, , desarrollada en la Universidad Néstor Cáceres Velásquez, sostiene que la inacción judicial en los casos de accidentes de tránsito se ven reflejados por juicios aletargados que no cumplen con proteger al ciudadano toda vez que la mayoría de los procesos derivados de un accidente de tránsito concluyen con fallos judiciales que establecen un resarcimiento con un ínfimo monto que no logra reparar los gastos realizados y los daños ocasionados para con la víctima, lo que conlleva a la tesis en indicar que lo más preocupante es que este problema viene en aumento estableciendo una indefensión total para un ciudadano que se ha visto involucrado en un accidente de tránsito, para ello, el tesista ha realizado una investigación de tipo descriptiva y asimismo de análisis cualitativo basándose en 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 accidentes de tránsito de fatales consecuencias en la mayoría de casos caracterizados por elevada cantidad de víctimas mortales, tal y como son los accidentes de transporte público de las carreteras, nos describe la realidad lamentable desde la perspectiva de la reparación civil a la víctima, que se puede considerar una re victimización, pero esta vez, desde el sistema judicial.

**Núñez Ángel y Gonzales Hugo (2017)**, “Prevención penal de tránsito y seguridad vial en el delito de conducción en estado de ebriedad en Lima Sur 2016”.- En su tesis de pregrado para optar el título de abogado, desarrollada en la Universidad Autónoma del Perú, sostiene que debido a una incultura en cuanto a una idónea educación vial sea por el entorno familiar u otros aspectos hacen que una conducta prohibida pueda pasar por alto con tan solo dirigir unas palabras a los efectivos policiales dado principalmente en Lima – Sur, lo cual no conlleva a una inobediencia hacia la autoridad, en los casos de conductores que manejan en estado de ebriedad.

En su tesis de pregrado, el tesista realiza un exhaustivo análisis de los ingresos de investigación en la 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, el investigador para ello realizó una investigación jurídica cuantitativa de medición estadística y asimismo interpretativa, de tipo descriptiva.

**Guillermo Lisset y Tello Samuel (2018)**, “La regulación del transporte urbano en Lima: caso El Metropolitano”. - En su tesis de pregrado para optar por el título de abogado denominada elaborada en la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas (UPC), desarrolla la viabilidad legal y regulatoria del servicio de transporte de pasajeros que ofrece la Municipalidad Metropolitana de Lima a través del denominado Metropolitano. Se estudió la forma en que se estructuraron las concesiones, y dentro de ellas las dificultades evidenciadas, tales como arbitrajes entre otros. Se muestran también las dificultades que se tuvo en la realización de las concesiones como resultado de supuestos que fueron calculados de forma errónea, entre otros, por lo que el investigador concluye que la principal causa del incumplimiento del concedente se encuentra vinculado a la falta de entrega de una parte de la infraestructura del sistema, lo que ha conllevado que aún no se haya iniciado el plazo correspondiente de la concesión, la cual estaba pronosticada para doce años.

Asimismo, se evidenció la falta de supervisión del cumplimiento de las obligaciones contractuales, las que están a cargo de dos entidades de la propia Municipalidad de Lima, que de ese modo cumple el doble rol de concedente y regulador. Como parte de la tesis se propusieron alternativas de mejoras contractuales y legales para hacer sostenibles las concesiones siendo la primera la reforma de los contratos de concesión; la segunda es la modificación de las ordenanzas municipales. Y, en parte para la solución de la problemática, se analizó el proyecto de Ley de creación de la Autoridad de Transporte Urbano – ATU, dado que esta entidad es la que supuestamente unificará las funciones de todas las autoridades competentes involucradas en el transporte urbano de pasajeros en Lima Metropolitana y asimismo en la provincia constitucional del Callao.

**Chuquihuamaní Karen (2018)**, “Diagnóstico y propuesta de mejora en el servicio expreso de un sistema de transporte público, urbano y masivo de tipo BRT (Bus Rapid Transit) en la ciudad de Lima empleando simulación de eventos discretos” .- En su tesis de título para optar el grado de ingeniero industrial, desarrollada en la Pontificia Universidad Católica del Perú, se plantea que la aplicación de simulación de eventos discretos para el transporte público, urbano y masivo del tipo Bus Rapid Transit (BRT) puede lograr disminuir los tiempos de espera en las estaciones optimizando el uso de una ruta troncal.

En la tesis se muestra cuáles son las causas de dichas demoras. Haciendo uso de la herramienta OptQuest, se establecerá los tiempos entre salidas óptimos para los buses expresos en el recorrido para cada ruta, buscando con ello una solución al problema. Se muestra también una evaluación económica, respecto a los temas de viabilidad, también se ejecutó un estudio respecto a la sensibilidad tomando en cuenta los cambios en cuanto a datos relevantes respecto a la demanda y el costo de mano de obra, lo cual confirma que la propuesta de mejora es económicamente conveniente.

### **2.1.2. Antecedentes internacionales**

**Camposano Paola y Serrano Byron (2016)**, “*Manual operativo de procesos para empresas de transporte turístico, caso Cotratudossa*”.- En su tesis desarrollada en la Universidad de Cuenca, Ecuador; sostiene que se ha detectado que las empresas de transporte que brindan servicio turístico cuenta con muchas falencias lo cual no permite un transporte comodo, eficiente y sobre todo seguro al no existir una sistematización de operabilidad, de actividades y responsabilidades en cuanto a los servicios que dichas empresas brindan al turismo basando su investigación en la empresa *Cotratudossa – Compañía de Transporte Turístico Dos Mil Tres S.A.*

Por ello, los tesisistas después de los resultados de su trabajo de investigación sostienen que la empresa *Cotratudossa*, no cuenta con un debido manual operativo de procesos lo cual impide su avance en el mercado de este tipo de servicio, también se comprobó que hay un manual de proceso, pero de forma experimental en cuanto al transporte de turistas no cuentan con una guía calificada, es decir una

escasez de organización responsable y sistematizada. En ese sentido los tesisistas que abordan este trabajo de investigación para obtener su grado, en la empresa Cotratudossa proponen un manual operativo de procesos para empresas de transporte turístico, toda vez que mediante a los resultados de su investigación comprobaron que las empresas que brindan el servicio de transporte turístico no cuentan con un debido sistema administrativo que clasifique su misión, visión que amplifique sus demás expectativas como empresa, demostrando una insolvencia en cuanto a una debida estructuración lo cual no permite un mejoramiento continuo para un correcto y seguro funcionamiento en sus actividades sin poner en riesgo a los usuarios que utilizan ese tipo de transporte.

**Jiménez D. Pedro (2016)**, *“Significancia de la seguridad vial en un desarrollo sostenible. Análisis del escenario Multirriesgo”*. - En su tesis desarrollada en la Universidad Católica San Antonio de Murcia (UCAM), Murcia – España, sostiene que, desde el primer accidente de tránsito sucedido en Estados Unidos en el año 1899, hasta la actualidad vienen muriendo en las carreteras cerca de cincuenta y tres millones de personas, en el mundo, y en España cerca de doscientas noventa mil personas y cerca de diecisiete millones de personas heridas.

El doctorando demuestra así estas cifras para demostrar la magnitud que supone el tema de la accidentalidad y seguridad vial, invocando para ello la *Estrategia de Seguridad Vial 2011 – 2020* detallando que dicha estrategia para el año 2020 supone una reducción de cifras por fallecidos en relación a accidentes de tránsito. El doctorando busca con su trabajo de investigación no desestimar las cifras que arrojan las estadísticas en relación a fallecidos por accidentes de tránsito en su país sino conseguir los indicadores que inciden en la seguridad vial.

En ese sentido el doctorando de los resultados de su trabajo de investigación indican que la principal causa respecto a la seguridad vial vienen siendo los pasajeros con un porcentaje del 65,3 % en base a su investigación y que a pesar de que se tomen medidas al respecto, todo dependerá del usuario, tanto como el peatón como el que está dentro de un automóvil, por ello, el doctorando propone que debería existir una estrategia pedagógica y formativa sobre la seguridad vial, educando desde corta edad, en cuanto a la formación y el debido respeto hacia las obligaciones, hasta llegar como conductores profesionales.

Asimismo, también pone énfasis en cuánto se puede mejorar en base a los resultados de su trabajo de investigación, lo que vendría ser el incumplimiento de las normas de circulación, siendo ello, unas de las principales causas de siniestralidad, recomendando un debido planeamiento estratégico para el cumplimiento de normas de tránsito, acudiendo a la tecnología, otro resultado que arrojo su trabajo de investigación comprueba que un 71% de conductores no asistió nunca a talleres o clases sobre seguridad vial, un 83% no haber tenido formación sobre el particular y asimismo una población del 53% indica que desconoce datos de siniestralidad, un 65% que tienen conocimiento, y un 27% puede ser, por ello recomienda tener como una continuidad educacional en relación una debida formación en este tema, un mayor aprendizaje antes del examen para obtener la licencia de conducir y que ese examen también incluya estimaciones de valores y comportamientos respecto a la seguridad vial y asimismo una vez obtenida la licencia seguir con la educación y formación, para comenzar a modificar el comportamiento de los usuarios.

Por otro lado, también indica que sería idóneo promover la educación sobre seguridad vial empezando, desde el ámbito escolar y terminándolo en la etapa universitaria, mediante cursos seminarios, talleres para moldear una debida educación vial, y más aún en poblaciones más vulnerables, asimismo desplegar procesos de investigación para conocer los hábitos y costumbres de los conductores proponiendo para ellos la creación de un Centro de Investigación de Accidentes, para que vea el problema desde el fondo y que simplemente no se circunscriba a una investigación de accidentes destinado a una cuestión jurídica para establecer responsabilidades, impidiendo conocer las causas desde otro ámbito.

Asimismo, otro resultado que arrojó su trabajo de investigación fue que cuando se impuso el sistema por puntos es decir que mientras más accidentes o infracciones de tránsito uno ocasione el record de puntos de tu estatus como conductor se aminora produjo un aminoramiento de accidentes transito dado a que se tenía el miedo de que las consecuencias de los actos viéndose reflejadas en la pérdida de puntos fueran muy severas pero solo en los dos primeros años por ello, es que recomienda fortalecer las normas y las sanciones las que contribuirían a



que los usuarios desarrollen conductas más responsables y mejor aún de forma voluntaria.

Por ello, es que el doctorando, sostiene en base a los resultados de su trabajo de investigación promover el aumento de una conducción responsable, así como los usos de cinturón y casco de seguridad para los motociclistas y no solo de una autoridad sino de forma conjunta, municipalidades, empresas privadas, universidades los cuales deberían ser considerados legalmente indispensables tanto como obligatorio, llegando a concluir que ante una debida educación, asimismo, como formación y más aún una idónea comunicación en cuanto al cumplimiento de la normas el indicador de siniestralidad así como de accidentes de tránsito mejorarían cuantiosamente.

En ese orden de ideas, el doctorando también pone en la palestra independientemente de las consideraciones hacia los usuarios, establece que el factor de carreteras también incide sobre la siniestralidad a un 20,7% de los accidentes de tránsito ocasionados, lo que conlleva a que para se fortalezca las infraestructuras en cuanto a las calzadas para una mayor seguridad, también determina el mejoramiento del tráfico para ello siendo necesario un debido estudio de vías para ver las necesidades y limitaciones existentes para un tránsito seguro para disminuir el indicador de siniestralidad.

**Segarra Geovanny (2017)**, *“Evaluación de los planes de seguridad vial de los países de America del Sur”*.- En su tesis desarrollada en la Universidad Politécnica Salesiana - Sede Cuenca, Ecuador; en la cual ejecuta un estudio minucioso respecto a la realidad actual de Latinoamérica manifestando que en cuanto al tema de seguridad vial este se ha transformado en un complicación muy comprometida, y por ello la importancia del tema y sobre todo en los países que conforman Latinoamérica, debido a que dentro de la esfera mundial son calificados países de ingresos bajos.

En cuanto a la clasificación realizada por el tesista toma como estudios a los países de América Latina, para el estudio establece al país que más víctimas trágicas tiene por casa 10 mil habitantes, hasta aquel país tenga menos cifras, sometiendo como última parte el estudio de su país Ecuador, dado que es el tema

en donde se basa su investigación y el principal en su trabajo de investigación; estableciendo el orden de la manera siguiente: Venezuela, Brasil, Bolivia, Paraguay, Colombia, Uruguay, Perú, Argentina y Chile; tomando como referencia las cifras de víctimas emitidas por la OMS – Organización Mundial de la Salud respecto a su informe del año 2015.

El tesista manifiesta que se recogerán datos de portales oficiales de cada país para su síntesis para ver la diferencia que se tiene entre un país y el otro respecto a estadísticas respecto al nivel de mortalidad ocasionados por accidentes de tránsito, y asimismo llegar a las conclusiones de cómo se maneja la seguridad vial de cada país que conforma Latinoamérica, y asimismo, saber si la seguridad vial se establece de igual manera en los países de Sudamérica o si tienen algún tipo de símil y si cumplen con el objetivo único de disminuir la tasa de mortalidad como consecuencia de accidentes de tránsito.

En ese sentido el tesista menciona que en cada país han creado algún tipo de agencia de control para una debida regulación respecto al tránsito la cuales son las competentes para crear, modificar normas y leyes con el fin de salvaguardar la vida de las personas dentro de las vías de tránsito, indicando que no fue posible la recolección de datos en cuanto a las víctimas por accidentes de tránsito y así poder hacer una comparación semejante debido a que en la mayoría de las víctimas que fallecen después de un accidente de tránsito en hospitales o clínicas ya lo no toman como víctimas, en comparación con otros países donde indica que a la víctima le hacen seguimiento por 30 días después de un accidente de tránsito.

En ese sentido, el investigador indica que respecto al tema de seguridad vial, cada país en Latinoamérica toma a los peatones como el grupo más vulnerable en cuestión de siniestro y asimismo en menor grado a los ciclistas, por ello de acuerdo al trabajo de investigación las cifras que arroja es que donde existe un 75% a 80 % de fallecidos como resultados de accidentes de tránsito son en los países de Perú, Venezuela, Colombia, Brasil y Argentina.

Por otro lado, indica que donde se tienen cifras más exactas son en los países de Colombia y Chile ya que hacen un seguimiento minucioso de las víctimas respecto a accidentes de tránsito, por lo que las cifras son más fidedignas.

Asimismo, el tesista en su trabajo de investigación establece que en todos los países de Latinoamérica la causa común de un accidente de tránsito es el atropello a peatones, en ese sentido es que el investigador menciona a la OMS que el año 2015 manifestó sus valoraciones respecto a los accidentes de tránsito, indicando que entre los años 2000 y 2020 pronostica que las cifras serán alarmantes en cuanto a víctimas mortales dado que crecerá de un 45% a y 147%.

En ese sentido es que se estudian las diferentes formas que tiene cada país para que personas adquieran licencias de conducir donde concluye que para dicha obtención se realizan buenas y malas prácticas, recomendando que la obtención de licencias debería ser fiscalizado por norma de estado y no solo por una institución que en la mayoría son privadas, y no rinden cuentas al estado, generando inoperancia e ineficiencia, proponiendo que como mínimo para la obtención de una licencia de conducir mínimo el aspirante deberá haber terminado el bachillerato.

Asimismo, en 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 regulación sobre el transporte con sensibilización e internalización de los conocimientos adquiridos en materia del reglamento nacional de tránsito.

**Mite Génesis (2017)**, *“Innovación en la oferta en la transportación pública como aporte a la satisfacción del visitante del General Villamil Playas, 2017”*. - En su tesis desarrollada en la Universidad Estatal Península de Santa Elena (UPSE), La Libertad – Ecuador, sostiene que, el turismo es una parte importante en la economía de un país y asimismo a nivel mundial, los cuales generan riqueza a través de los diferentes trabajos referente a ese rubro comercial que es el turismo, mencionando sobre todo al transporte de personas, describiendo al transporte como uno de los medios más utilizados a nivel mundial, recalcando su especial importancia dentro de la actividad turística, dado que permite a las personas por motivos de recreación trasladarse a los lugares que tienen calidad de zona turística.

Sin embargo, la tesista menciona que la escasa visita de turistas a la zona de las playas General Villamil están afectando aquel sitio turístico dado que el transporte no llega muy a menudo a esas playas, indicando que los turistas prefieren ir a las Guayas dado que hay museos e infraestructuras representativas siendo inclusive el camino más largo, que el de las zonas de las playas General Villamil, por ello al existir un deficiente transporte turístico las cooperativas de aquel lugar investigan por sus propios medios cuales serían las mejores ofertas para atraer el turismo, que trae como resultado un defectuoso servicio de transporte turístico que carece de tecnología confort y sobre todo seguridad.

En ese sentido alude que ante un desconocimiento de la importancia del transporte turístico, crea un insuficiente interés por parte de las autoridades competentes minimizando la predisposición de invertir en proyectos que beneficien a esa zona turística y al país, por lo cual el objetivo de la tesis es el diseño de planes para mejorar las ofertas del transporte público de turismo dirigidos hacia esa zona, por ello la tesista recomienda que las autoridades competentes deben dirigirse crear planes para innovar ese servicio al turista bajo un factor de comodidad, confort y sobre todo seguridad, ya que con esas condiciones se estarían captando nuevos turistas, brindar una buena imagen internacional, y sobre todo generando riquezas.

**Ramos Jonathan (2017)**, *“Propuesta técnica para la reducción de los accidentes de tránsito en la ciudad de Loja desde el punto de vista humano – vehículo – equipamiento ambiental”*. - En su tesis desarrollada en la Universidad Nacional de Loja (UNL), Loja – MIREcuador, sostiene que, en el Ecuador la segunda causa principal de fallecimiento son ocasionados por accidentes de tránsito, indicando que en la mayoría de las veces estos se da no tanto por fallas mecánicas, sino por falla humana creando un problema en la sociedad, así como a las autoridades competentes en dicha especialidad, poniendo como una de las principales causa la falta de educación vial ya que tanto los peatones y conductores tienden a irrespetar las normas de tránsito establecidas, atrayendo como consecuencia accidentes con desenlaces fatales siendo la cifra en aumento en la ciudad de Loja – Ecuador mediante los datos que establecidos por parte de la Dirección de Tránsito, Transporte, Terrestre y Seguridad Vial (D.T.T.T.S.V).

El tesista con su trabajo de investigación tiene como objetivo la reducción las cifras de accidentes de tránsito bajo un factor humano – vehículo – equipamiento ambiental buscando de ese modo generar conciencia para el respeto de las leyes de tránsito dado que la mayoría de accidentes son causadas por la negligencia de los conductores, pero también por parte de los peatones, para ello recomienda la utilización de la tecnología para tener mejor control en el tránsito y derivado de ello una seguridad vial más eficaz.

El tesista pone como ejemplo a la ciudad de Sucre después de los resultados de su trabajo de investigación mencionando que fueron ahí donde se ocasionaron los más altos indicadores de accidentes de tránsito debido a una deficiente y casi inexistente señalización y carencia de control.

Asimismo, el tesista después de los resultados de su trabajo de investigación de corrobora que en la ciudad de Loja el 92% de accidentes de tránsito son imputados por el factor humano siendo la principal causa la negligencia, por ello recomienda por partes de las autoridades incentivar el cambio en la sociedad respecto a las leyes de tránsito a fin de cautelar la integridad física de las personas.

## **2.2. Bases legales**

### **2.2.1. Constitución Política Del Perú**

**Art. 2.-** Sobre los derechos fundamentales de la persona, en este artículo de nuestra Constitución Política del Perú consta de 24 incisos y dentro de ellos los que rodean en el contexto de nuestra investigación son cinco, siendo los incisos 1º, 15º, 17º, 22º los que versan generalmente sobre el *derecho fundamental a la vida, integridad física, y asimismo, al trabajo.*

De acuerdo con lo expuesto en el párrafo precedente, se tiene claro que la actividad que desarrollan las empresas de transporte turístico, particularmente en el caso de los buses panorámicos, atenta contra un derecho fundamental que es la vida, y asimismo, a la integridad física, ante una normativa la cual que permite la informalidad dentro de la formalidad en el uso.

**Artículo 59 .-** Sobre el rol económico del Estado, el Estado avala a los peruanos la libertad de generar riqueza para uno mismo y para los demás, por ello, el Estado peruano no puede sin previamente existir una causa legítima impedir el desarrollo empresarial, en ese sentido esta libertad de empresa permite a los peruanos el derecho de fundar una empresa, de tener acceso al mercado, tener la libertad de tener una organización empresarial y asimismo la elección de poder obtener asociaciones previstas en la ley, y asimismo tener la facultad de salir del mercado, asimismo, la libertad de empresa se registra dentro de un tipo de estado y dentro de un tipo de régimen económico previsto de acuerdo con la Constitución Política de cada país en este caso en el Perú, este régimen es la economía social de mercado, y este modelo permite que las fuerzas económicas del mercado se orienten sin ningún tipo de intromisión del estado hacia un equilibrio entre la oferta y demanda de bienes y servicios.

Sin embargo, el Estado peruano solo podrá intervenir en la defensa de un bien común en los casos que se establecen en la Constitución Política del Perú y la ley limitando solo así la libertad de la libre empresa, en este caso ninguna actividad empresarial tiene que tener como objeto un ilícito el cual atente contra la vida, la moral, la salud, ni la seguridad pública. Ahora bien, en este caso si bien es cierto el transporte turístico en particular los buses panorámicos, es una actividad lícita, sin embargo, ella no puede ampararse para el desarrollo de sus actividades en la vulneración de normas de orden público, es decir en la informalidad.

### **2.2.2. Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre N° 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.

### **2.2.3. Ley N° 28172, que modifica los artículos 17° y 23 de la Ley N° 27181**

La Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, del 26 de enero del 2004, es una norma que precisa 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.

### **2.2.4. Reglamento Nacional de Tránsito**

Es emitido por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y contiene 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, dicho dispositivo legal se encuentra en constante modificación para evitar nuevas conductas que contravenga una debida conducción vehicular.

### **2.2.5. Reglamento Nacional de Administración de Transporte**

Que, mediante Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, se aprobó el Reglamento Nacional de Administración de Transportes, el mismo que, desde su entrada en vigencia, generó una serie de dificultades para su total implementación, debido a la existencia de disposiciones que no se ajustaban al marco constitucional y legal vigentes, así como también de normas que constituían barreras de acceso al mercado del transporte y vacíos y deficiencias que impedían la adecuada implementación de las políticas establecidas en la Ley General del Transporte y Tránsito Terrestre.

De conformidad con lo dispuesto en el inciso 8) del artículo 118 de la Constitución Política del Perú y la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre; se aprobó el Reglamento Nacional de Administración de Transportes, el mismo que consta de doscientos veintiocho artículos, una

disposición complementaria, quince disposiciones transitorias, siete disposiciones finales y tres anexos.

### **2.2.6. 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. Asimismo, para Panchi (2010) destaca 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.

### **2.3. Definición de términos**

**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.).

Por todo lo antedicho, 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: indicando que el gran desafío para la sociedad es la seguridad dirigido a los peatones, pero para ello, tiene que estar involucrado el conocimiento de la normativa, y asimismo adecuar su comportamiento a ella, y por sobre, todo y



considerando lo más importante es la educación para los ciudadanos y de esa manera concretar una responsabilidad frente una debida seguridad vial.

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): indica que todos los componentes de la sociedad tienen que interactuar para pueda establecerse una dinámica ideal fuera de todo perjuicio ya que la finalidad es el resguardo de la vida de las personas.

En ese sentido, no siempre el sistema será 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.

**Accidente de tránsito.** - De acuerdo con el 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.** - Para Hernández (2010), en su tesis doctoral sobre la evaluación y gestión estratégica para la seguridad vial: ciudad Juárez, México, sostiene que el presente trabajo de investigación tiene como fin evaluar elementos los cuales 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 relevancia de este estudio se da por la insuficiencia de las autoridades competentes respecto a la prevención de los delitos viales por ello recomienda que deben de realizarse estrategias y visión política del tema para reformular una debía prevención del delito vial.

Por último, Salazar (2011) sostiene que en cuanto a la prevención del delito vial, apremia cumplir con una debido adiestramiento en cuestión de normativa de tránsito, para que se eleve la información de conocimientos a temas jurídicos – viales para combatir la ignorancia en cuanto a la Ley de Tránsito y su reglamento;

ya que dicho desconocimiento es lo que causa un problema grave a 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.

**Conocimiento sobre la normatividad del transporte.** - Para (Cisneros, 2010) en su investigación denota el valor de la responsabilidad de las personas que se ponen al frente de la conducción de un vehículo automotor, indica que los valores deben estar codificado en el consciente e inconsciente de los ciudadanos, asimismo, es de suma importancia un idóneo conocimiento de la normativa del transporte debiendo integrarse dentro de mallas educativas en los centros de educación de todos los niveles, y más aún en la etapa universitaria ya que sería casi imposible que conductores como peatones se pongan de acuerdo para reducir los accidentes de tránsito, que no solo atentan con la vida de las personas sino deja efectos secundarios en el entorno familiar de las víctimas y victimarios.

Canga (2017) explica en su investigación la importancia de los valores en el conocimiento de la normatividad sobre transporte 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.

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 dentro de un ambiente saludable, 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 que significa traspasar los conocimientos de viabilidad a los ciudadanos, como por ejemplo tener cuidado al movilizarse por las vías, aunado a 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 a toda una nación, porque conduce los comportamientos viales que originen 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, favorece a las relaciones humanas en la vía pública. La formación vial se transmite dentro del entorno familiar, así como en centros educativos y en grandes organizaciones donde se fomente una buena cultura. Los gobiernos y las entidades públicas son los encargados de difundir, e impartir estos conocimientos a toda una sociedad.

En consecuencia, de ello existe el siguiente cuestionamiento: ¿qué implica el conocimiento de la normatividad sobre transporte?

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.

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 es la de circular sin permiso de conducción y, conducir con una tasa de alcohol superior a la establecida.

**Víctima vial.** - Para (Hernández, 2010) el estudio de las víctimas se realiza desde una perspectiva multidisciplinaria, es decir desde varios campos de estudio, no solo accidentes de tránsito, sino también aquellos que dejan víctimas sin mediar delito penal. Por ello, existe un interés concreto en el papel que desarrolla la víctima en el *iter criminis* ya que su intervención puede modificar el comportamiento del victimario o simplemente del suceso criminal. El número de víctimas ocasionadas por accidentes de tránsito es un problema social grave ya que afecta de forma directa al entorno familiar de la víctima.

**Accidentalidad.** - La accidentalidad es un conjunto de acontecimientos que se ven a diario en la sociedad trasladando consigo desenlaces nefastos, no solo para las víctimas sino también para sus familiares, y así mismo para el estado ya que es quien tiene que correr con los gastos a consecuencia de los que genero el accidente de tránsito.

En la actualidad, los accidentes de tránsito es la principal causa de muerte en nuestra sociedad por desconocimiento de señales negligencia de peatones, asimismo, hay que considerar que los peatones son los que crean los accidentes de tránsito, pero sin ser toda la culpa de ellos ya que él desde del gobierno y autoridades competentes al no tener una infraestructura vial idónea y brindar información adecuada con las causas que originan en mayor parte los accidentes de tránsito. (Gómez, 2016).

#### **2.4. Marco referencial**

En Lima, en el conocido distrito del Rímac, un 9 de julio del 2017, un bus de pasajeros se accidentó de lado al descender como parte de su recorrido turístico por el cerro San Cristóbal, dejando un saldo trágico de 10 personas fallecidas y más de cincuenta heridos. El 25 de noviembre del 2019 en el balneario de Miraflores, en el lugar conocido como la bajada de Armendáriz, un bus descapotado, conocido como "Mirabus" ocasionó la muerte de un turista canadiense que, al levantarse de su asiento, golpeó su cabeza contra la parte baja de un puente, justo cuando el referido bus pasaba por aquel, causándole un traumatismo encéfalo craneano que

luego le causó la muerte. Posteriormente, luego de las investigaciones se supo, además, que dicho bus de pasajeros era en realidad, un camión adaptado como tal.

Lo anteriormente descrito, se suma al excesivo crecimiento sin evaluación del parque automotor, las unidades menores – moto taxis – los vehículos de transporte de 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.

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.

Todo lo anterior nos hace suponer de forma preliminar, pero hasta cierto punto concluyente que, en Lima Metropolitana y en general en el Perú, existen vacíos legales respecto a una adecuada regulación normativa y reglamentaria respecto a al transporte turístico urbano de pasajeros, tanto urbano como

extraurbano, que como describimos en los casos al inicio de este punto, se dieron en su momento, por una ineficiencia normatividad sobre la materia.

A continuación, mostramos algunos casos emblemáticos, de naturaleza histórica que están relacionados al tema investigado.

### **Caso: cerro San Cristóbal**

En Lima, en el conocido distrito del Rímac, un 9 de julio del 2017, un bus de pasajeros se accidentó de lado al descender como parte de su recorrido turístico por el Cerro San Cristóbal, dejando un saldo trágico de 10 personas fallecidas y más de cincuenta heridos.

### **Caso: bajada de Armendáriz**

El 25 de noviembre del 2019 en el balneario de Miraflores, en el lugar conocido como la bajada de Armendáriz, un bus descapotado, conocido como “Mirabus” ocasionó la muerte de un turista canadiense que, al levantarse de su asiento, golpeó su cabeza contra la parte baja de un puente, justo cuando el referido bus pasaba por aquel, causándole un traumatismo encéfalo craneano que luego le causó la muerte. Posteriormente, luego de las investigaciones se supo además, que dicho bus de pasajeros era en realidad, un camión adaptado como tal.

### **Caso: carretera Cusco Vinicunca**

El 19 de noviembre del 2019, 18 turistas entre nacionales y extranjeros, sufrieron un accidente, después de la colisión por alcance entre el minivan, que los transportaba con destino a la montaña de colores Vinicunca, y un camión tráiler. El coronel PNP Manuel Mar Pérez, jefe de la Región Policial Cusco, informó a la prensa que el accidente se produjo aproximadamente a las 05:00 horas en el kilómetro 1034 de la vía Cusco-Arequipa. El tráiler, de placa AVT-826, por causas que se atribuyen a que la calzada se encontraba mojada por la lluvia de las últimas horas pasadas, impactó por la parte posterior a la camioneta van de placa COQ-961.

## **2.5. Marco espacial**

El autor Alfaro (2012), manifiesta que es necesario especificar la delimitación espacial o geográfica donde se lleva a cabo la investigación para lo cual se debe delimitar el espacio o ámbito donde se investiga consignando el nombre del lugar ya sea centro poblado, distrito, provincia o departamento. En ese sentido, corresponde señalar que la presente investigación tendrá como ámbito de ejecución la zona de Lima Metropolitana, en la provincia del mismo nombre, que es la capital del Perú, cuenta con una población estimada de 10'775,738 habitantes, es por ello que es considerada la primera área metropolitana más poblada del país y la metrópoli del norte extendiéndose sobre una superficie aproximada de 2819.26 Km<sup>2</sup>.

## **2.6. Marco temporal**

El autor Alfaro (2012), en su obra sobre Metodología de la Investigación Científica expone que la delimitación temporal se refiere elementalmente al tiempo que se tendrá en cuenta para realizar la investigación es decir indicar el periodo de tiempo para desarrollar el estudio. Para ello, la presente investigación se desarrollará respecto al año 2017 y 2019.

Como señalamos en los puntos anteriores, nuestro ámbito de investigación se centrará en la zona denominada Lima Metropolitana en el período 2017 y 2019, teniendo en cuenta que, en este año, específicamente el 15 de marzo, se dio inicio a una cuarentena que hasta setiembre del mismo año se mantenía vigente en forma parcial, limitando como es obvio, las actividades de investigación, al limitarse el tránsito de personas, cierre de universidades, entre otros aspectos.

## **2.7. Contextualización**

### **2.7.1. Histórica**

La Organización Mundial del Turismo (OMT) en su conferencia llevada a cabo en Ottawa en el año de 1991, respecto a las estadísticas de viajes y turismo, instituye una definición de las más exactas y más influyentes en el mundo respecto a este tema, precisando que el turismo es una suma de las acciones que realizan las personas en el período de sus viajes y de los lugares en donde ellos se



establecen, por un espacio de tiempo, sea por motivos de ocio, negocios y de diferente índole.

El turismo en el Perú, vio su camino gracias a los viajeros del mundo, quienes en su mayoría tenían un interés estrictamente científico, plasmando lo que veían en dibujos. Quien fuera uno de los investigadores más resaltantes de la época sobre los viajeros en el Perú fue el Dr. Estuardo Núñez (Lima 1908 – 2013) quien fue el que pudo salvar los manuscritos de los viajeros europeos que como se indicó en el párrafo precedente venían al Perú con fines científicos, llegando a traducir los textos a la lengua española.

#### **2.7.1.1. La primera guía turística del Perú**

El reconocido polígrafo Dr. Manuel – Atanasio Fuentes (Lima 1820 - 1889) fue el que redactó lo que sería la primera guía turística denominándola “Guía del Viajero de Lima” y siendo publicada en el año de 1860 con el fin de suministrar al extranjero, toda la información que le sea útil para que pueda saber con más detalle los detalles de cada monumento, edificio dentro de la ciudad.

#### **2.7.1.2. El turismo fomentado por el gobierno**

El turismo vio la luz oficialmente en el Perú en el año de 1939, bajo la ley N° 9031 “Ley del Fomento y Desarrollo del Turismo” promulgada por el presidente del Perú de aquel entonces Don Óscar R. Benavides manifestando en su mensaje a la nación dado el 8 de diciembre del 1939, que el turismo brinda un gran ingreso de recursos económicos que el Perú es un poderoso punto de atracción respecto a los turistas. Para ese entonces, se impulsó el turismo bajo la construcción de Hoteles para turistas (hoteles de turismo) que era manejado por el estado peruano los mismos que fueron construidos en Tingo María, Piura, Huánuco, Chala, Cuzco, Camana, Puno, Huancayo, Huaraz, Arequipa y Abancay. Cabe resaltar que los hoteles se terminaron de construir en el gobierno del presidente Manuel Prado Ugarteche (1939 – 1945). Asimismo, es importante precisar que en el gobierno del general Manuel Odría Amoretti, se construyeron siete hoteles más, llegando a tener hasta ese momento cerca de 24 hoteles de turistas.

### **2.7.1.3. Turismo en la actualidad**

En los últimos tiempos, se ha ido acrecentando de manera sostenible el turismo en el Perú, al tener una de las 7 maravillas del mundo – Machu Picchu – lo cual cautiva a miles de turistas de todo el mundo, e incentiva su llegada a nuestro país haciéndolo un destino deseado, pero ello se ve mermado con la informalidad aunado a una falta de educación vial, en este caso los buses panorámicos, que son un peligro latente para este sector, dejando entrever una mala reputación mundialmente, por ello es que esta tesis busca que las autoridades competentes revisen la norma y se agreguen los dispositivos legales correspondientes para erradicar la informalidad y asimismo ello conlleve a la disminución de accidentes de tránsito.

Otro punto importante a señalar, es la investigación sobre tráfico y seguridad vial históricamente para el autor Montoro (2008): 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 presente investigación se realizó un análisis descriptivo – histórico del desarrollo del transporte, que fue 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.

## **2.7.2. Política**

### **2.7.2.1. ¿En la actualidad existe una normativa que regule el transporte turístico respecto a buses modificados denominados buses panorámicos?**

En la actualidad no existe un reglamento de transporte turístico el cual regule la velocidad, y asimismo sus rutas en este caso se tendría que hacer un trabajo conjunto con el MTC y la autoridad competente en este caso la Autoridad de Transporte ” Por otro lado, el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual – Indecopi, es la que en algún modo impone infracciones cuando uno de estos vehículos transita por rutas inseguras y de riesgo por ejemplo si un bus panorámico el cual tiene en su carrocería descapotado su segundo nivel se encuentra en una zona donde se perciba un obstáculo donde pueda verse dañado un pasajero atentando contra su salud y seguridad, la sanción equivaldrá desde una amonestación o una multa de 470 UIT casi dos millones de soles.

Asimismo, el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual, verificará si los buses panorámicos viajan a excesiva velocidad esta corroboración se debe a raíz del accidente suscitado en el cerro San Cristóbal en el mes de julio del año 2017, donde 10 personas tuvieron un desenlace fatal por un exceso de velocidad debido a que este bus panorámico aceleró por una pista angosta y como resultado se desbarrancó. La ONG Luz Ámbar advierte que un bus panorámico por lo general en su trayecto por la Costa Verde se moviliza a 72 km/h, aun siendo el límite de velocidad en dicha vía de 80 km/h, tal vehículo no debería superar los 45 km/h.

#### **2.7.2.2. ¿Existe algún tipo de peligro en el recorrido de la Herradura con un bus panorámico, hay algún tipo de normativa que lo regule?**

Se indica que, mediante una investigación por el recorrido de la Herradura el bus panorámico transita por un túnel de poca altura, ello pone en grave peligro a un pasajero debido a que si hiciera algún movimiento se hubiera visto seriamente comprometido al poder golpearse la cabeza con las rocas despuntadas. Asimismo, también se tomó conocimiento que las velocidades en calles y jirones es de 40 km/h los buses panorámicos suelen movilizarse a 57 km/h en tramos del malecón de Miraflores y Chorrillos, lo que hace, que la carrocería oscile de una manera temeraria debido a su modificación artesanal, que no cuenta con una certificación de la casa fabricante del chasis del bus.

#### **2.7.2.3. ¿Existe algún proyecto que la municipalidad de Lima para regular el transporte turístico?**

La Gerencia de Transporte Urbano de la Municipalidad de Lima en su momento indicó que iba a crear un proyecto de ordenanza para regular el transporte turístico, debido a que contaban con una ordenanza N° 104 que data del año 1997 en el gobierno municipal de Alberto Andrade, donde se especifica en un extremo servicio turístico, sin embargo con la llegada de la Autoridad de Transporte Urbano, se ha visto aletargado en la emisión de un posible proyecto. En ese sentido, ante un vacío legal de estos tipos de vehículos modificados, bajo esas características se torna dificultoso que los vehículos puedan obtener un certificado de garantía del

fabricante, asimismo en el Perú no existe una normativa la cual regule las modificaciones realizadas en dichos vehículos.

#### **2.7.2.4. ¿Existe alguna política nacional por la seguridad vial por parte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones?**

En octubre del 2017, El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) lanzó la Política Nacional por la Seguridad Vial, estrategia sectorial que apunta a construir una real cultura vial, tema prioritario que a la fecha se sigue implementando y que, a primera vista, aún tiene mucho por trabajar. A través del Consejo Nacional de Seguridad Vial (CNSV), se plantea que el Ministerio de Transportes promueva los valores y comportamientos responsables en las vías para generar un círculo virtuoso de acciones individuales que se repliquen en los usuarios del sistema de transporte. Por ello, esta tesis invoca a las autoridades que se analice la normativa para que pueda elaborarse una debida norma técnica y un reglamento que admita ordenar y regular el servicio de buses turísticos.

### **2.7.3. Cultural**

#### **2.7.3.1. ¿Qué se entiende por cultura vial?**

La cultura vial se entiende a los hábitos que cada persona tiene en cuanto a una determinada formación vial, sin importar su clase social, en se sentido se puede decir que cada persona que pertenece a una determinada sociedad tiene diferentes tipos de sentir, de pensar y sobre todo de actuar respecto al tipo de movilización que se utilizan en la vías donde ellos transitan, siendo importante precisar que los actos de dichas personas no pueden catalogarse como buenas o malas simplemente son hábitos que tienen las personas de acuerdo a su lugar de origen.(Pilay, 2015).

#### **2.7.3.2. ¿Existe un problema cultural vial?**

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 ante la

necesidad que tienen las personas para movilizarse por diferentes partes del mundo ya sea como peatones o conductores, lo cuales no están exentos de sufrir un accidente de tránsito en cualquier lugar sufriendo graves consecuencias, asimismo, indica que la cultura vial es un conjunto de valores y normas dentro de una persona.

**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).

### **2.7.3.3. ¿Existe algún deber ciudadano frente a la infracción de normas viales?**

**Percy García Cavero**, 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 un conductor conduce su auto a una gran velocidad, el mismo tendrá que hacerse responsable por los daños causados al peatón que atropelló, es por ello, que el ciudadano debe tener el deber y responsabilidad respecto a una cultura vial dado que si el conductor 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, por ello, el deber nace a raíz de una debida educación vial (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 las preguntas orientadas a responder mi supuesto teórico he observado que, por la falta de cultura vial, sacamos conclusiones que las personas en un accidente de tránsito terminaran 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).

## **2.7.4. Social**

### **2.7.4.1. ¿La informalidad es causa de que se infrinjan las normas de seguridad vial en el Perú?**

Como sabemos, en el Perú y en especial en Lima Metropolitana, la informalidad, sumada a la necesidad de las personas por proveerse de ingreso económico, hacen que éstas no atiendan adecuadamente las normas sobre seguridad vial y sobre transporte público y tránsito y en este caso de transporte turístico. De acuerdo con los registros de la Municipalidad Metropolitana de Lima, se indica que entre el año dos mil quince hasta la actualidad, se han autorizado cerca de noventa empresas que se dedican a ese tipo de actividad turística y de esas empresas nueve tienen en su flota buses panorámicos, los cuales salen hacer tours a varios distritos, pero sin tener un itinerario establecido.

### **2.7.4.2. ¿Existe desatención por parte de nuestras autoridades y sociedad referente a las condiciones de seguridad referente al transporte turístico?**

El impacto a la sociedad radica a que el desinterés está a la vista y paciencia de las autoridades, pero más aún, porque las mismas personas sabiendo que son vehículos modificados o que no se ven seguros suben por ejemplo en caso del cerro San Cristóbal de acuerdo con el informe técnico de la dirección de policía de tránsito había sillones acondicionados dentro del bus panorámico siniestrado, en ese sentido este tipo de transporte también es apoyado de algún modo por la sociedad misma.

### **2.7.4.3. ¿Las empresas inciden en el daño ocasionado por no tener una regulación?**

Las empresas no tienen un itinerario, orden ni regulación establecida, atraen a sus clientes en la Plaza de Armas, recogiendo a los pasajeros en jirones para realizar un tour diseñado según las condiciones del día, quedando todo a la decisión del chofer para que el servicio a los pasajeros sea por el lugar menos peligroso, es decir, si el chofer ya sabe si por la calle donde va hay árboles con ramas muy bajas va por el otro carril para evadir esos inconvenientes, todo se maneja de modo empírico.

#### **2.7.4.4. ¿Cuál es la incapacidad de las empresas que brindan servicio turístico a los turistas en los denominados buses panorámicos?**

Todo se sostiene bajo la irresponsabilidad por parte de las empresas que brindan este tipo de servicios de transporte turístico, debido a que puede existir una cámara de video que supuestamente vigila los movimientos de los pasajeros, indicándoles desde un micrófono que no deben estar de pie, mientras el bus hace el recorrido, sin embargo, en la mayoría de los recorridos no hay asistente en el segundo piso, solo un único aviso de colocarse los cinturones de seguridad, a pesar de ello hay gran parte de la población que son adeptos a este tipo de servicios, que vuelven con la familia o repiten mensualmente los tours, sin importarles el riesgo de su salud y su vida, porque no existe una debida formación en cuanto una educación y sensibilización vial en la población.

Esto en realidad es una constante que no solo se observa en este campo sino en general en la sociedad peruana, lo cual implica que la educación y la cultura de la población, debe ser una preocupación inmediata, casi tanto como la pobreza y la alimentación.

### **2.8. Supuesto teórico**

En la actualidad la normatividad vigente empezando desde la ley marco a nivel nacional respecto al tránsito y transporte, Ley 27181 – Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, la cual da origen a todos los reglamentos vinculados a esa actividad, respecto a las acciones para la disminución de los accidentes de tránsito, no ha dado los resultados correspondientes, hace poco se agregó al Indecopi – Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual, como un componente en materia de transporte bajo un supuesto de idoneidad de servicio para el consumidor, mas no se ve la problemática a fondo, dejando vislumbrar que estamos bajo una forma de inquisición, materializado en el derecho penal para establecer las responsabilidades respectivas posterior a un accidente de tránsito, sin antes intentar resolver el problema desde donde emerge la problemática que azota a la sociedad actualmente.



Es por ello, que ante una ineficiente normativa respecto al transporte turístico mediante buses panorámicos se crean vacíos legales, lo cuales son aprovechados por las empresas de transporte que brindan servicios turísticos mediante buses modificados denominados panorámicos, evitando ser debidamente fiscalizados, sin ningún tipo de itinerario, en este caso es más el lucro que el riesgo de la propia integridad física, convirtiéndose en una sociedad en que no le importa poner el riesgo la integridad física de las personas con el fin de sacar provecho de vacíos legales para la obtención de más dinero.

En ese contexto es importante resaltar lo dicho en la obra *La Sociedad del Riesgo*, y 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 se forman cuando el nivel es más evolucionado en el desarrollo de la productividad, aquí el autor, quiere enmarcar a todo lo que es nocivo para la humanidad pero que la misma no hace nada para evitarla, dándose en los alimentos, en el agua el aire, gracias a una necesidad del consumo.
- 2) Aquí menciona que la situación social del riesgo es distribuida a toda clase social así existan desigualdad entre ellas, es así que el reparto de los riesgos

no mide que a un corto o largo plazo van a ser afectado inclusive a los mismos productores que en primera instancia son los más bonificados (riqueza) lo que hace materializar un efecto bumerang entre todas las clases y capas sociales.

- 3) Sin embargo, la diversificación de los riesgos no rompe la lógica de una sociedad en su mayoría capitalista, todo lo contrario, eleva más el nivel. En ese sentido el autor titula el riesgo de la modernidad, como un como un big bussines ósea un gran negocio. Que es lo que cubre el hambre insatisfecho de los economistas, manifestando que se puede calmar todas las necesidades de la civilización, pero los riesgos se convierten en un costal con un fondo infinito e interminable.
- 4) Se puede conquistar toda clase de riqueza, pero las consecuencias derivadas de los riesgos afectan a todas las clases dentro de nuestra civilización, describiéndolo de una manera más conceptual el autor indica que una persona puede determinar su propia conciencia pero que en una situación de riesgo, sucede al revés la conciencia puede gobernar al ser.
- 5) Uno de los riesgos reconocidos en la sociedad, se refleja en un ejemplo caso exacto en cuanto al debate por la tala y muerte de los bosques lo cual tenía fuerza política, lo que en su momento carecía de una vía política debido a la industrialización, se comenzó a politizar el tema bajo un tema empresarial, con una debida planificación para dicha producción maderera y hasta contar con equipo especializado para tal actividad.

La sociedad del riesgo ha 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 presente investigación, realizó un análisis descriptivo de acuerdo con 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.

Sin embargo, aparte de Ley 27181 – Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, se encuentra el decreto supremo N° 016 – 2009 – MTC - Reglamento Nacional de Tránsito (RNT) y asimismo, el Decreto Supremo N° 017 – 2009 – MTC – Reglamento Nacional de Administración de Transporte (RNAT) los cuales tienen ambos como finalidad respecto al tránsito y transporte terrestre la vida, la calidad y seguridad del usuario, partiendo desde sus conceptos básicos el RNT es una norma de aplicación general versa sobre la circulación de los vehículos, señalización y circulación de personas y animales y asimismo se establecen sanciones para cualquier persona natural o jurídica el RNAT solo va a regular la prestación del servicio de transporte público tales como interprovincial, turístico, inclusive en unos de sus artículos ve el tema de colectivos el cual aún no se aplica.

Asimismo, va establecer condiciones y exigencias para que se puedan realizar dichas actividades, expuesto ello es importante establecer si estos reglamentos coadyuvan para que vehículos modificados los cuales brindan servicio turísticos a través de los denominados buses panorámicos ponen en riesgo la integridad física de las personas, basándonos en los casos de fecha 09 de julio del 2017 – cerro San Cristóbal en el distrito del Rímac, y de 25 de noviembre del 2019 – Mirabus en el distrito de Miraflores, en ese sentido se considera que los mencionados reglamentos sí contribuyen de manera indirecta a que empresas de

transportes que brindan servicios turísticos mediante buses panorámicos toda vez que no existe en la actualidad una norma el cual los regule, y sancione por ocasionar un accidente de tránsito, solo se establecen sanciones de aspecto pecuniario, sin embargo no todo recae sobre las autoridades que si bien es cierto tienen cierto grado de responsabilidad pero también existe en el Perú, un irrespeto total hacia las normas de tránsito que se encuentran establecidas y sobre todo una inexistencia formación respecto a una debida educación y sensibilización vial pues sumado todas aquellas deficiencias el resultado son la estadísticas las cuales revelan un sinnúmero de muertes por accidentes de tránsito de seres humanos que directamente somos nosotros e indirectamente son nuestras familias, la esposa, los hermanos, los hijos y lamentablemente las autoridades, los conductores y los usuarios no le ponen atención.

Respecto a lo expuesto, es preciso indicar el Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial (OMS, 2009) el cual concluye que tomar el tema de seguridad vial en un modo completo es necesaria la cooperación de distintos sectores tales como del transporte, la policía y sobre todo el sector salud, de ese modo, se establecerían resultados sistematizados el cual cumpliría con un debido desarrollo y una estrategia eficaz de modo multisectorial para la prevención de traumatismos a consecuencia de los accidentes de tránsito, concluyendo esto la OMS indica que este planeamiento debe llevarse a cabo y con un tiempo definido.

La OMS en este informe sobre la situación mundial de la seguridad vial indica que países han tomado medidas para soslayar los accidentes de tránsito y en el aspecto de seguridad vial pero que a pesar de eso los problemas por resolver aún son demasiados, manifestando que solo un tercio de los países tiene apoyo de su gobierno para cumplir las metas para una idónea seguridad vial y que cuenta con los fondos necesarios para poner en práctica los planeamientos estratégicos tomados.

Asimismo, la OMS nos proporciona una estadística muy cruda respecto a los traumatismos que serán a consecuencia por los accidentes de tránsito que para el año dos mil treinta los accidentes de tránsito se verán elevados lo cual pasara a ser una de la cuarta o quinta parte de mortalidad en el mundo.

En ese sentido para, Ayala José, 2014, en la *“Protección penal de la seguridad vial, en la Ciudad de Castilla, España”* en su tesis de licenciatura para optar el título de licenciado en derecho, (tesis de postgrado), desarrollada en la Universidad Castilla – La Mancha. Toledo – España, en la acuciosa explicación de la tesis, sobre la seguridad vial, dice que engloba las normas que pretenden la circulación rodada en las vías de comunicación suponga el mínimo peligro, daño o riesgo para los usuarios de las mismas.

El concepto de seguridad vial empelado por el tesista, proviene de elementos que están unidos como por ejemplo conductores, medios de transporte, peatones, así como las vías de comunicación como los escenarios meteorológicos (nieblas, vientos, precipitaciones, temperatura) por lo que el investigador menciona que sería de suma relevancia que lo centros hospitalarios cuenten con las formalidades correspondientes.

En ese sentido, el autor de esta tesis indica que la seguridad vial, en la actual sociedad viene siendo una problemática de grandes escalas que afecta a los ciudadanos y asimismo a las autoridades competentes, que como resultado basta solo mirar las normativas emitidas para una posible disuasión de los accidentes de tránsito que son el comer diario de los medios de comunicación, el cual no hace ver que dichos siniestros son una de las principales causas de fallecimiento para los ciudadanos.

Desde 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 puedes 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.

Asimismo, para Alfano Lucila (2014), en *“Accidentes viales: homicidio doloso vs. Homicidio culposo”*.- En su tesis de post grado, desarrollada en la Universidad Empresarial Siglo Veintiuno (UES21), Argentina; sostiene que el aumento de

fallecimiento producto de accidentes de tránsito o de circulación vial como indica la tesista, son actos que son de conocimiento público y que sin embargo la sociedad, dado que cuando no nos toca de forma directa, no toma con la seriedad debida la extensión de estas complicaciones.

La tesista en su trabajo de investigación, no determina el excesivo y delicado tema de la diferenciación en los delitos contra la seguridad vial que tienen origen doloso y culposo, concluyendo que para ello la Jurisprudencia es la principal fuente para la resolución de la misma interrogante en la dogmática penal.

Por otro lado, referente a la responsabilidad que también recaería sobre el peatón Canga Marlon y Prieto Kewin *“La falta de valores en los peatones que no sepa respetar las normas viales en el sector de la Av. San Francisco de Orellana frente al parque ecológico Samanes”*. En tu tesis de pregrado para optar el título de abogado, elaborada en la Universidad de Guayaquil, Ecuador; sostiene que, la mayoría de los accidentes de tránsito se ocasionan por los peatones debido a una inexistente educación vial, y asimismo, de valores toda vez que en su mayoría jóvenes seguido de adultos y asimismo personas de la tercera edad, teniendo como excusa el factor tiempo teniendo como consecuencia de los accidentes de tránsito escenarios fatales y asimismo daños a la propiedad.

Como se mencionó en el párrafo anterior, la excusa que tiene mayor relevancia para los peatones que incumplen con las normas de tránsito es el factor tiempo, lo que conlleva a que hagan caso omiso al uso del cruceo peatonal y asimismo los puentes peatonales poniéndose en riesgo frente a los vehículos que circulan en la vía rápida, y a pesar de que existen multas por aquel irrespeto hacia las normas de tránsito ello no disuade dicha desobediencia a las indicaciones de tránsito.

El tesista menciona la estadística emitida por la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) de su país, estableciendo que en su país una de las principales causas de muertes es en razón de los accidentes de tránsito que en su mayoría es causada por la negligencia de los peatones, y más aún en la avenida San Francisco de Orellana frente al parque ecológico Samanes en este caso siendo el título de su tesis.

El investigador, 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.

Para Medina Alex, 2015, en *“La Seguridad Vial como un objetivo de la seguridad integral, desde la perspectiva del Plan Nacional del Buen Vivir”*.- Tesis desarrollada en la Universidad Regional Autónoma de los Andes, Ecuador, en la cual sostiene que la problemática en cuanto a la seguridad vial, lo que ha conllevado a una tasa de mortalidad alta en Ecuador de acuerdo a la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) consecuentemente de los accidentes de tránsito es por los factores del crecimiento desmedido del parque automotor, aunada a una casi inexistente formación en educación vial y seguridad vial dentro de su sociedad, un ineficiente control por parte de las autoridades competentes y sobre todo el menosprecio y desacato hacia la Ley.

En ese sentido, el investigador concluye también que una de las causas principales para los accidentes de tránsito es el factor humano hallándose tanto como el conductor del vehículo automotor y asimismo como el peatón debido a que su interacción entre ambos se da por una falta de educación vial convirtiéndolo en negligencia, por ello el investigador del presente trabajo de investigación, sostiene que es imperativo que se establezca una normatividad clara y que en ella se tipifiquen sanciones proporcionales para los conductores y así mismo para los peatones y de esa manera logra disuadir los altos índices de accidentes de tránsito.

Teniendo lo expuesto en el párrafo anterior, cabe mencionar que en la actualidad en el Perú la normatividad vigente permite que vehículos modificados pertenecientes a las empresas de transporte turísticos realicen actividad turística poniendo en riesgo la integridad de las personas, debido a que las entidades competentes del Estado no invierten en recursos de manera equitativa para el sector de transporte, y esto no solo corresponde a un orden financiero, si no también humano, logístico para conseguir una concientización y sensibilización en

nuestra sociedad, siendo necesario esfuerzos propios de nuestras autoridades para lograr un sistema de transporte en el cual se pueda confiar, y de esa manera poder determinar un diagnóstico sobre el contexto actual sobre la problemática que genera la accidentabilidad en turismo, y de esa manera poder implementar políticas respecto a la seguridad vial, que sea sostenible en el tiempo.

En ese sentido traemos a colación el “Decenio de Acción para la Seguridad Vial”, adoptada en la Asamblea General de las Naciones Unidas y de la cual el Estado ecuatoriano se comprometió en mejorar los estándares de la seguridad vial en dicho país, lo cual tiene que ver con una idónea atención a las víctimas de los accidentes de tránsito y asimismo mantener un debido control en cuanto a las estadísticas arrojadas de los accidentes de tránsito para lo cual siendo desde la fecha del siniestro un seguimiento del mismo por los treinta días posteriores y asimismo fomentar una educación vial de calidad.

Para Cascales 2017, explica que la seguridad vial, se puede establecer como la “no producción de accidentes” toda vez que hay factores externos a la creación de los accidentes de tránsito, tales como la negligencia de las personas lo cual siempre están predispuestos a equivocaciones, en ese sentido lo que quiere dar a entender el autor es que la seguridad vial, no solo tiene valores absolutos, dado que nunca van a dejar de acontecer accidentes de tránsito, pero lo que se busca es la disminución de los mismos.

En su trabajo de tesis, el investigador cita a Lourdes Pineda Villegas en su trabajo de investigación “*Seguridad Vial Concepto y objetivos*“, 2014 donde establece cuatro niveles de acción en la seguridad vial, siendo las siguientes:

**Nivel primario:** abarca todas las medidas para soslayar la creación de accidentes de tránsito, estableciendo parámetros para contribuir a la prevención de los mismos así mismo medidas respecto a temas técnicos – mecánicos como el mantenimiento idóneo del automóvil certificando que todas sus funciones se encuentren en óptimas condiciones mediante inspecciones técnicas, y en cuanto al tema ambiental se circunscribe a las señalizaciones, mantenimiento de las calzadas.



**Nivel secundario:** en este nivel se entiende por las acciones destinadas a atenuar los resultados de los accidentes de tránsito, y del mismo modo anticipar. En el aspecto humano se impulsa el uso de medidas de seguridad siendo uno de los principales el uso debido del cinturón de seguridad etc, asimismo todos los dispositivos del automóvil en cuanto a seguridad se refiere y en relación a las autopistas creación de frenados de emergencia ante un hecho fortuito como por ejemplo vaciado de frenos.

**Nivel terciario:** en esta etapa se refiere a una disminución del riesgo respecto a los accidentes de tránsito, desde el ámbito humano tiene que ver con la educación en cuanto a primeros auxilios, un acceso rápido a centros hospitalarios por medio de las ambulancias y asimismo desde un factor ambiental tiene como aspecto a una debida descongestión de las vías cuando se susciten accidentes de tránsito para la atención medica correspondiente.

**Nivel cuaternario:** en esta etapa hace referencia a la reincorporación a la sociedad a personas que sufrieron un accidente de tránsito y que producto de ello los dejaron con secuelas y daños irreparables, y asimismo a una mayor orientación en cuanto a sus derechos.

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. (Urgilles – 2014) en el aspecto de precaución sostiene que la población establece como medid idóneas la representación policial (28.5 %), en cuanto al mejoramiento de las pistas (12.5%), respecto a la tecnología como un agente de ayuda en el automóvil (10 %), siendo importante precisar que de la población encuestada ninguno hizo referencias al uso de la cárcel que actué en la prevención de la seguridad vial, dejando vislumbrar que la población ve con mayor seguridad métodos alternativos a la cárcel respecto a la prevención de accidentes de tránsito y una idónea seguridad vial.

La presente investigación se encuentra anexada en la revista científica de Barcelona, la cual demuestra un gran aporte técnico y especializado, la cual

sostiene que la prevención de los delitos viales, se trata de que exista un verdadero interés por las autoridades competentes para que se refuerce la Seguridad Vial es importante poner como ejemplo la ingeniería vial que con el respectivo apoyo de la tecnología, se tiene en Asia específicamente en Japón y China, donde su cultura es la evolución constante ellos aplican los llamados rociadores en el cruce peatonal, fomentando de esa manera un verdadero cambio en el pensamiento y en los hábitos, y no someterse a un patrón arriesgado en cuanto a cruzar la calzada cuando no se encuentran debidamente autorizados, ello hace denotar un verdadera cultura política vial que se encuentra ligada con la salud y seguridad de su sociedad.

Condori Wilber, 2017 en su tesis de investigación "*Conocimiento en educación y seguridad vial en estudiantes de la facultad de ciencias de la educación de la Universidad Nacional del Altiplano*", elaborada en la Universidad Nacional del Altiplano, sostiene que uno de los mayores problemas que se presenta en el territorio nacional son los accidentes de tránsito, y por ello, es de vital importancia que se imparta desde los primeros grados de la etapa escolar una debida educación y seguridad vial para establecer valores y afianzar un idónea cultura vial.

El investigador del presente trabajo sostiene que una de las principales causas que coadyuvan para que el nivel de víctimas por accidentes de tránsito sea tan elevadas, se encuentra en el excesivo nivel de velocidad por parte de los conductores aunado a un pésimo estado mecánico de los automóviles y a la negligencia por parte de los peatones.

En ese sentido el tesista establece que sea el factor que exista, o por un indebido desconocimiento de las normas todo parte en que se debe conocer a fondo el problema que se ven reflejas en las estadísticas, lo cual va a permitir a aplicar medidas de corrección competentes y así poder disminuir los desenlaces fatales a consecuencia de los accidentes de tránsito.

En ese sentido el tesista hace una importante acotación en cuánto si se establece una debida educación vial se estará formando a los futuros peatones, conductores y así se estará contribuyendo a una mejora en la solución de la problemática que aqueja a la sociedad como son los accidentes de tránsito.

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.

Finalmente se tiene que las autoridades competentes no tener una norma específica para reglamentar el transporte turístico las empresas que se dedican a ese rubro aprovechan ese vacío legal para poder circular y realizar servicios a los turistas, poniendo en riesgo la integridad de las personas, lo cual se corrobora con lo sucedido en los dos casos emblemáticos en los que ampara este trabajo de investigación tales como en los casos de fecha 09 de julio del 2017 – Cerro San Cristóbal (empresa informal Green Buss) en el distrito del Rímac, y de 25 de noviembre del 2019 – (empresa Mirabus) en el distrito de Miraflores ambos accidentes con consecuencias fatales, y esto ya no tiene que ver con las autoridades competentes que emiten normas, al ver las estadísticas alguien se preocupa por la cantidad de muertos independientemente al transporte turístico, pues si bien es cierto podría ser competencia del Consejo Nacional de Seguridad Vial como del Ministerio de Transporte y Comunicaciones sería recomendable que el Ejecutivo tome también carta en el asunto dado su poder legislativo a favor de la sociedad implementando normas de seguridad vial, creaciones de Centro de Investigación de Accidentes de Tránsito, invertir en programas estratégicos para una debida formación en educación vial.

En ese sentido Vilca 2017 en su tesis *“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”* desarrollada en la Universidad Nacional San Agustín – Facultad de Derecho, sostiene que el transporte es un medio importante para la sociedad ya que le permite desplazarse, en ese sentido por existir accidentes de tránsito no podría restringirse su uso, a pesar de conocer el riesgo que la persona corre al enfrentarse al sistema de transporte por medio de un

automóvil, lo que ha conllevado que en la dogmática penal se catalogue como un riesgo legal, en ese sentido el tesista cita al profesor Ulrich Beck indicando bajo sus términos, que la dogmática penal en vez de llamarlo un “riesgo legal” debió bautizarlo como “envenenamiento permitido”, lo que conlleva a una conclusión que para el tesista deja el Derecho Penal que el envenenamiento permitido es imputable en cuanto a una 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.

## **2.9. Formulación del problema de investigación**

### **2.9.1. Problema general**

PG ¿Cuáles son los factores que contribuyen para que vehículos modificados que pertenecen a empresas de transporte turístico realizan actividad turística, poniendo en riesgo la integridad física de las personas, Lima Metropolitana 2017 y 2019?

### **2.9.2. Problemas específicos**

PE 1 ¿De qué forma el factor normatividad vigente permite que vehículos modificados pertenecientes a las empresas de transporte turísticos realicen actividad turística poniendo en riesgo la integridad física de las personas, Lima Metropolitana, 2017 y 2019?

PE 2 ¿De qué forma el factor RNAT coadyuva para que vehículos modificados que pertenecen a las empresas de transporte turístico realicen servicios a turistas poniendo en riesgo la integridad física de las personas, Lima Metropolitana 2017 y 2019?

PE 3 ¿De qué forma el factor respecto a las autoridades correspondientes permiten que vehículos modificados que pertenecen a las empresas de transporte turístico realicen servicios a turistas, poniendo en riesgo la integridad física de las personas, Lima Metropolitana, 2017 y 2019?

## **2.10. Justificación**

En el Perú, en lo que se refiere al transporte de personas y en especial al turístico, 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.

### **2.10.1. Justificación legal**

Se considera que es necesario desde la perspectiva jurídico – social realizar un análisis sistemático de la situación respecto al conocimiento de la normatividad sobre transporte en la sociedad peruana, así como la normatividad vigente respecto al transporte turístico, para que se logre constatar su ineficacia, y con ello, demostrar su relevancia en la prevención de los delitos contra la seguridad pública.

### **2.10.2. Justificación social**

Anualmente, en la estadística del Observatorio de la Criminalidad arroja 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 que les permita determinar una conducta adecuada y aceptable en concordancia con las normas de tránsito.

## **2.11. Relevancia**

Como observamos en el acápite anterior referido a la justificación del presente trabajo de investigación, este obtiene la relevancia en la medida que la seguridad vial, tiene como principal problemática una deficiente capacitación y sensibilización sobre la norma de transporte y servirá la investigación para alertar a las autoridades del Ministerio de Transporte y Comunicaciones en exigir una mayor rigurosidad en la evaluación de conocimientos de la normatividad de tránsito.

## **2.12. 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 cuanto a la seguridad vial y a cuanto su prevención para la disminución de accidentes de tránsito, realizaremos propuestas que permitan a las autoridades competentes gestionar una debida legislación en cuanto a una debida educación y sensibilización vial que permita disminuir los accidentes de tránsito, las mismas que han sido planteadas a través 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.

## **2.13. Objetivos**

### **2.13.1. Objetivo general**

OG Determinar cuáles son los factores que contribuyen para que vehículos modificados que pertenecen a empresas de transporte turístico realizan actividad turística, poniendo en riesgo la integridad física de las personas, Lima Metropolitana 2017 y 2019.

### **2.13.2. Objetivo específico**

OE 1 Analizar cómo el factor normatividad vigente permite que vehículos modificados pertenecientes a las empresas de transporte turísticos realicen actividad turística poniendo en riesgo la integridad física de las personas, Lima Metropolitana, 2017 y 2019.

- OE 2 Evaluar de qué forma el factor RNAT coadyuva para que vehículos modificados que pertenecen a las empresas de transporte turístico realicen servicios a turistas poniendo en riesgo la integridad física de las personas, Lima Metropolitana, 2017 y 2019.
- OE 3 Analizar de qué forma el factor respecto a las autoridades correspondientes permiten que vehículos modificados que pertenecen a las empresas de transporte turístico realicen servicios a turistas, poniendo en riesgo la integridad física de las personas, Lima Metropolitana, 2017 y 2019.

### **III. MARCO METODOLÓGICO**

#### **3.1. Supuestos de la investigación**

En este tipo de enfoque, no siempre se prueban supuestos como es nuestro caso. Los supuestos comúnmente se derivan de los objetivos y preguntas de la investigación, es natural que los supuestos sean reevaluados conforme avanza la investigación,

Así, lo que planteamos en este caso son supuestos, entendidos como soluciones o tentativas al problema expuesto.

##### **3.1.1. Supuesto general**

SG Los factores normatividad vigente, Reglamento Nacional de Tránsito y autoridades correspondientes contribuyen para que vehículos modificados que pertenecen a empresas de transporte turístico realizan servicios a turistas, poniendo en riesgo la integridad física de las personas, Lima Metropolitana, 2017 y 2019.

##### **3.1.2. Supuestos específicos**

SE 1 La normatividad vigente permite que vehículos modificados pertenecientes a las empresas de transporte turísticos realicen actividad turística poniendo en riesgo la integridad física de las personas, Lima Metropolitana, 2017 y 2019.

SE 2 El Reglamento Nacional de Administración de Transporte coadyuva para que vehículos modificados que pertenecen a las empresas de transporte turístico realicen servicios a turistas poniendo en riesgo la integridad física de las personas, Lima Metropolitana 2017 y 2019.

SE 3 Las autoridades correspondientes permiten que vehículos modificados que pertenecen a las empresas de transporte turístico realicen servicios a turistas, poniendo en riesgo la integridad física de las personas, Lima Metropolitana, 2017 y 2019.



### **3.2. Categorías**

Las categorías son aquellos conceptos que nos han permitido construir los supuestos, es decir, en un análisis de los supuestos, debemos encontrar que se encuentren conformadas por categorías, las cuales pueden ser de carácter general o específicos.

#### **3.2.1. Categoría general**

- a) Art.2º, incisos 1º, 15º, 17º, 22º y art. 59º de la Constitución política del Perú.
- b) Ley N° 27181 Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre
- c) Decreto Supremo N° 017-2009-MTC – Reglamento Nacional de Administración de Transporte.
- d) Ordenanza N° 104 de la Municipalidad Metropolitana de Lima.
- e) Riesgo a la integridad física de las personas en Lima Metropolitana 2017 y 2019

#### **3.2.2. Sub categorías**

- a) El factor normatividad vigente.
- b) El factor Reglamento Nacional Administrativo de Transporte.

### **3.3. Tipo de estudio**

El presente trabajo de investigación fue de tipo cualitativo porque buscó interpretar, descubrir y construir la realidad. Posiblemente, la realidad cambie por la recolección de datos y las observaciones.

Existen varias realidades en la investigación donde varían en su forma y contenido. Básicamente la teoría se construye a partir de los datos para luego analizarlos y compararlos con los resultados obtenidos, así identificarlo y descubrir su relación.

### **3.4. Diseño**

Nuestro diseño fue el no experimental porque la investigación se realizó sin manipular su contenido, se observó el fenómeno tal como está en su contexto natural. Esta investigación se llevó a cabo sin modificar ni manipular contenido

alguno, con el sustento y fundamento de nuestros resultados desprendido de los antecedentes obtenidos.

La investigación no experimental fue sistemática y empírica, las categorías ya que han ocurrido y no pueden ser manipuladas porque ya sucedieron al igual que sus efectos.

### **3.5. Escenario de estudio**

La presente investigación tuvo como escenario los vehículos automotores los cuales son modificados de manera artesanal a efecto de ser utilizados para el transporte turístico los denominados “Buses Panorámicos” y que circulan en la ciudad de Lima, específicamente en los lugares donde han existido los accidentes de tránsito en los años 2017 y 2019 sucedidos en el cerro San Cristóbal en el distrito del Rímac así como en la bajada de Armendáris en el distrito de Miraflores respectivamente, lo que conllevó a realizar un análisis en el derecho de transporte sobre las normativas referentes a este tipo de actividad comercial.

Ello ha sido pues, el espacio geográfico elegido para evaluar los supuestos planteados en nuestro campo de estudio; lo cual identificó que en el año 2017 y 2019 los vehículos modificados denominados “Buses Panorámicos” que causaron graves accidentes de tránsito con desenlaces fatales actuaron bajo la informalidad, y amparados bajo la ineficiente actitud de las autoridades competentes.

Finalmente, se entrevistaron a funcionarios públicos y abogados en ese sentido **(09) funcionarios públicos y cuatro abogados (04)**; quienes respondieron las preguntas en base al criterio desde un aspecto de gestión pública relacionadas muchas veces a su propia experiencia y vinculadas en el sector profesional; dichos resultados fueron analizados, a fin de plantear que efectivamente no existe una normativa para el transporte turístico la cual sancione, fiscalice, y que proponga parámetros de calidad confort, y sobre todo brinde seguridad para disminuir los accidentes de tránsito derivados de dicha actividad turística.

### **3.6. Caracterización de los sujetos**

Los sujetos en cuestión han sido entrevistados y preguntados con relación a las consideraciones propias de la investigación, en búsqueda del logro de los

objetivos, y así poder, proponer estrategias respecto a la normatividad adecuada para el transporte turístico.

### **3.7. Plan de análisis o trayectoria metodológica**

La investigación básica nos permitió recopilar algunas informaciones separando de la realidad, obteniendo como instrumento normativo nacional. Asimismo, dichos datos obtenidos fueron interpretados y analizados en función de nuestro marco teórico, el cual fue el sustento de los análisis e interpretación que se efectuaron con los datos recolectados.

El método inductivo, se sometió a los aportes teóricos y descubrimientos para facultar la resolución de problemáticas, y a miras de lograr establecer un bienestar en nuestra sociedad.

### **3.8. Técnicas e instrumentos de recolección de datos**

En la presente investigación se utilizaron técnicas, indagación, exploración y recolección de datos, mediante preguntas formuladas tales como las entrevistas directas o indirectas a los sujetos que constituyen una unidad de análisis. Se utilizaron documentos y los análisis de datos con el fin de analizar el material doctrinario, normas referentes al transporte público y de pasajeros, así como el turístico; así como la legislación comparada y análisis jurisprudencial.

**La entrevista:** es como una herramienta para recolectar de datos cualitativos, se la empleó cuando el problema de estudio no se pudo observar o es muy difícil hacerlo por ética o complejidad. Regularmente en las investigaciones cualitativas, las primeras entrevistas son abiertas.

A continuación, adjunto las entrevistas realizadas a tres funcionarios del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, tres funcionarios de la Municipalidad Metropolitana de Lima, tres funcionarios de la Municipalidad distrital del Rímac y cuatro abogados.

## Entrevista 1: a funcionarios del Ministerio de Transporte y Comunicaciones

- 1) ¿Existe una normatividad vigente que permite a vehículos modificados pertenecientes a las empresas transporte turístico realicen actividad turística poniendo en riesgo a la integridad física de las personas Lima Metropolitana 2017 y 2019?

SI	
NO	

Explique

.....

.....

- 2) ¿Diga usted si en la actualidad existe una escala de sanciones para las empresas de transporte que brindan servicios de turismo mediante buses panorámicos en Lima Metropolitana?

SI	
NO	

Explique

.....

.....

- 3) ¿Cree usted que ante una regulación adecuada en cuento a la fabricación y uso de vehículos modificados para el transporte turístico, en este caso, buses panorámicos, producirían altos niveles de seguridad y conllevaría a reducir o hasta eliminar los accidentes de tránsito?

SI	
NO	

Explique

.....

.....

- 4) ¿Las autoridades correspondientes han permitido que vehículos modificados que pertenecen a las empresas de transporte turístico realicen servicios a

turistas, poniendo en riesgo la integridad física de las personas en Lima Metropolitana, 2017 y 2019?

SI	
NO	

Explique

.....

.....

5) ¿Cree usted que el RNAT ha coadyuvado para que vehículos modificados que pertenecen a las empresas de transporte turístico realicen servicios a turistas poniendo en riesgo la integridad física de las personas en Lima Metropolitana, 2017 y 2019?

SI	
NO	

Explique

.....

.....

6) ¿En la actualidad existen entidades del Estado que regulen la fabricación y/o modificación en la carrocería y chasis de buses panorámicos?

SI	
NO	

Explique

.....

.....

- 7) ¿Está de acuerdo que el Ministerio de Transporte y Comunicaciones proponga implementar desde los grados básicos como primaria y secundaria una debida educación y sensibilización vial para reducir accidentes de tránsito?

SI	
NO	

Explique

.....  
.....

### Entrevista 2: funcionarios de la Municipalidad Metropolitana de Lima

- 1) ¿La normatividad vigente permite que los vehículos modificados pertenecientes a las empresas transporte turístico realicen actividad turística poniendo en riesgo a la integridad física de las personas en Lima Metropolitana, 2017 y 2019?

SI	
NO	

Explique:

.....  
.....

- 2) ¿Cree usted que las autoridades correspondientes han permitido que vehículos modificados que pertenecen a las empresas de transporte turístico realicen servicios a turistas, poniendo en riesgo la integridad física de las personas en Lima Metropolitana, 2017 y 2019?

SI	
NO	

Explique:

.....  
.....

- 3) ¿Cuenta en la actualidad, la Municipalidad Metropolitana de Lima, con una estadística que brinde información sobre el estado en el que se encuentran los niveles de seguridad respecto a los servicios turísticos que brindan las empresas de transporte a través de los denominados buses panorámicos?

SI	
NO	

Explique:

.....  
.....

- 4) ¿La Municipalidad Metropolitana de Lima en la actualidad, posee una norma la cual permita la fiscalización a las empresas de transporte que brindan servicio turístico y asimismo a sus buses panorámicos?

SI	
NO	

Explique:

.....  
.....

- 5) Ante un eventual accidente de tránsito ocasionado por buses panorámicos siendo como en los casos sucedidos en el año 2017 por la empresa Green Bus y en el año 2019 y por la empresa Mirabus, la Municipalidad Metropolitana de Lima ¿cuenta con una normativa vigente para sancionar a las empresas de transporte quien brindo el servicio de transporte turístico mediante buses panorámicos?

SI	
NO	

Explique:

.....  
.....

- 6) ¿Considera usted que el RNAT, ha coadyuvado para que vehículos modificados que pertenecen a las empresas de transporte turístico realicen servicios a turistas poniendo en riesgo la integridad física de las personas en Lima Metropolitana, 2017 y 2019?

SI	
NO	

Explique:

.....  
.....

- 7) La Municipalidad de Lima Metropolitana en referencia de los casos del 2017 y 2019 ¿ha tomado medidas al respecto para disminuir estos tipos de accidentes de tránsito?

SI	
NO	

Explique:

.....  
.....

**Entrevista 3: funcionarios de la Municipalidad distrital del Rímac**

- 1) ¿La normatividad vigente permite que vehículos modificados pertenecientes a las empresas transporte turístico realicen actividad turística poniendo en riesgo a la integridad física de las personas en el distrito del Rímac, 2017 y 2019?

SI	
NO	

Explique:

.....  
.....



- 2) ¿Cree usted que las autoridades correspondientes han permitido que vehículos modificados que pertenecen a las empresas de transporte turístico realicen servicios a turistas, poniendo en riesgo la integridad física de las personas en el distrito de Rímac, 2017 y 2019?

SI	
NO	

Explique:

.....

.....

- 3) ¿Cuenta en la actualidad, la Municipalidad distrital del Rímac, ¿con una estadística que brinde información sobre el estado en el que se encuentran los niveles de seguridad respecto a los servicios turísticos que brindan las empresas de transporte a través de los denominados “buses panorámicos”?

SI	
NO	

Explique:

.....

.....

- 4) ¿La Municipalidad Distrital del Rímac, en la actualidad posee una norma la cual permita la fiscalización a las empresas de transporte que brindan servicio turístico y asimismo a sus buses panorámicos?

SI	
NO	

Explique:

.....

.....

- 5) ¿Ante un eventual accidente de tránsito ocasionado por buses panorámicos siendo como en el caso de fecha nueve de julio del dos mil diecisiete – cerro San Cristóbal, la Municipalidad distrital del Rímac, cuenta con una normativa vigente para sancionar a la empresa de transporte la cual brindo el servicio de transporte turístico mediante buses panorámicos?

SI	
NO	

Explique:

.....  
.....

- 6) ¿Considera usted que el RNAT ha coadyuvado para que vehículos modificados que pertenecen a las empresas de transporte turístico realicen servicios a turistas poniendo en riesgo la integridad física de las personas en Lima Metropolitana, 2017 y 2019?

SI	
NO	

Explique:

.....  
.....

- 7) ¿La Municipalidad distrital del Rímac, en referencia de los casos como el de fecha nueve de julio del dos mil diecisiete – cerro San Cristóbal en el distrito del Rímac, ¿ha tomado medidas al respecto para disminuir estos tipos de accidentes de tránsito en su distrito?

SI	
NO	

Explique:

.....  
.....

#### Entrevista 4: abogados expertos en temas de transporte

- 1) ¿La normatividad vigente permite que vehículos modificados pertenecientes a las empresas transporte turístico realicen actividad turística poniendo en riesgo a la integridad física de las personas Lima Metropolitana, 2017 y 2019?

SI	
NO	

Explique:

.....

.....

- 2) ¿Las autoridades correspondientes han permitido que vehículos modificados que pertenecen a las empresas de transporte turístico realicen servicios a turistas, poniendo en riesgo la integridad de las personas, Lima Metropolitana, 2017 y 2019?

SI	
NO	

Explique:

.....

.....

- 3) ¿Existe una legislación actual que regule la fabricación, utilización y sancione a las empresas de transporte turístico realicen servicios a turistas a través de buses panorámicos?

SI	
NO	

Explique:

.....

.....

- 4) ¿Diga usted si en la actualidad existe una debida regulación de seguros con coberturas especiales para esa clase de vehículos, y si ello, incide en el aumento de la informalidad y los accidentes de tránsito?

SI	
NO	

Explique:

.....

.....

- 5) Ante un accidente de tránsito ocasionado por buses panorámicos siendo como en el caso de fecha nueve de julio del dos mil diecisiete – cerro San Cristóbal, y así como el de fecha veinticinco de noviembre del dos mil diecinueve – Mirabus, en la actualidad ¿existe una normativa vigente para sancionar a la empresa de transporte el cual brindo el servicio de transporte turístico mediante este tipo de buses modificados??

SI	
NO	

Explique:

.....

.....

- 6) ¿Cree usted que pueden existir factores normativos que contribuyan para que vehículos modificados – buses panorámicos que pertenecen a empresas de transporte turístico los cuales brindan servicios a turistas, no pongan en riesgo la integridad de las personas en Lima Metropolitana?

SI	
NO	

Explique:

.....

.....

7) ¿Considera usted que el RNAT, ha coadyuvado para que vehículos modificados que pertenecen a las empresas de transporte turístico realicen servicios a turistas poniendo en riesgo la integridad física de las personas en Lima Metropolitana, 2017 y 2019?

SI	
NO	

Explique:

.....  
.....

### **3.8.1. Técnicas para la obtención de información documental**

Para la obtención de información documental se ha recopilado bibliografía, libros, jurisprudencia, casos emblemáticos y similares que cumplen la función de eslabón a la hora de poder afirmar mi postura frente a mi título de investigación, además ha sido de vital relevancia para mis antecedentes, definiciones básicas, supuestos teóricos.

### **3.8.2. Técnicas para la realización de investigación de campo**

La presente investigación ha contado con el uso de fichas bibliográficas para recopilar y registrar la información relacionada a los antecedentes, definiciones básicas, supuestos teóricos, legislación actual y demás información correspondiente al tema elegido.

### **3.8.3. Métodos de análisis de datos**

La investigación se ha realizado debido a la coyuntura actual por la Covid – 19 a través de zoom a fin de recopilar nuevos conocimientos relacionados con la realidad social o en todo caso, estudiar una situación, a fin de elaborar un diagnóstico de necesidades y problemas en cuanto a los factores por los cuáles un vehículo modificado pone en riesgo la integridad de las personas.

Asimismo, cabe precisar que la técnica aplicada fueron las entrevistas mediante preguntas abiertas, la misma que contaron con la participación trece (13)

profesionales vinculados en la materia de investigación entre funcionarios públicos y abogados, a fin de conocer los puntos de vista, consideraciones y conocimientos.

Finalmente, mediante el instrumento antes mencionado se plantearon una serie de preguntas relacionadas con el tema en cuestión, lo cual nos permitió recopilar información y consolidar los supuestos planteados.

### **3.9. Rigor científico**

En la investigación cualitativa el uso de herramientas de mayor relevancia es el análisis e investigación de los hechos o el uso de diseños metodológicos mixtos para el mismo fin, en ese sentido el rigor científico debe caracterizarse por una investigación que se jacte de su alejamiento de técnicas empíricas o no científicas.

### **3.10. Aspectos éticos**

La palabra ética es el conjunto de normativas básicas que reglamentan el comportamiento y actitud de los ciudadanos de un Estado, incluso existen códigos de éticas para regular dicho comportamiento para cada profesional.

Sobre ello, al estar relacionado mi investigación con un tema de derecho (estipulado en el Código Penal), fue condicionado a las normas éticas de los Colegios de Abogados del Perú, y en caso de observarse actos que contravengan a ellas, se dará conocimiento a las autoridades correspondientes.

#### IV. RESULTADOS

En esta parte de la investigación, se procedió a mostrar los resultados con respecto a las entrevistas realizadas a profesionales vinculados al derecho de transporte, entre abogados y funcionarios públicos de la Municipalidad Metropolitana de Lima, Municipalidad distrital del Rímac, y asimismo, del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, quienes en base a su experiencia y trayectoria, han brindado su aporte a la investigación, contribuyendo a la verificación de los supuestos planteados, haciendo factible su confirmación.

La muestra se tomó en total a trece (13) profesionales vinculados en la materia, se realizaron de manera virtual a través de la plataforma de zoom entre los meses de octubre y noviembre.

A continuación, los resultados de las entrevistas realizadas a los profesionales conocedores de la materia:

##### **Cuestionario realizado a tres funcionarios del Ministerio de Transportes y Comunicaciones:**

PREGUNTA 1	SI	NO	TOTAL
¿Existe una normatividad vigente que permite a vehículos modificados pertenecientes a las empresas transporte turístico realicen actividad turística poniendo en riesgo a la integridad física de las personas Lima Metropolitana 2017 y 2019? ¿Por qué?	0	3	3

En esta pregunta, se observa que la totalidad de los entrevistados indica que en la actualidad no existe una adecuada regulación normativa respecto a los buses panorámicos ya que son regulaciones que no se han dado y que muchas de ellos, han tenido un archivamiento en las gestiones públicas de los distintos gobiernos, también han manifestado dichos funcionarios del Ministerio de Transportes y Comunicaciones que no se ha hecho un trabajo conjunto con el Ministerio de Relaciones Exteriores y as Municipalidades Provinciales.

<b>PREGUNTA 2</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>	<b>TOTAL</b>
¿Diga usted si en la actualidad existe una escala de sanciones para las empresas de transporte que brindan servicios de turismo mediante buses panorámicos en Lima Metropolitana? Explique.	0	3	3

En esta pregunta se ha observado que la totalidad de los participantes ha indicado que no existe una escala de sanciones para aquellas empresas de transporte que brindan el servicio de turismo mediante los buses panorámicos.

<b>PREGUNTA 3</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>	<b>TOTAL</b>
¿Cree usted que ante una regulación adecuada en cuanto a la fabricación y uso de vehículos fabricados para el transporte turístico en este caso buses panorámicos, produciría altos niveles de seguridad y conllevaría a reducir o hasta eliminar los accidentes de tránsito? Explique	3	0	3

En esta pregunta el 100% de los entrevistados, ha manifestado que una adecuada regulación sobre la fabricación y uso de vehículos de cualquier tipo ya sea para el transporte turístico o similares conllevaría a eliminar algunos accidentes de tránsito, lo que haría sentir mayor seguridad a la hora de transportarnos.

<b>PREGUNTA 4</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>	<b>TOTAL</b>
¿Las autoridades correspondientes han permitido que vehículos modificados que pertenecen a las empresas de transporte turístico realicen servicios a turistas, poniendo en riesgo la integridad física de las personas en Lima Metropolitana 2017 y 2019? Explique	3	0	3

En esta pregunta la totalidad de los funcionarios indicaron que si ya que consideran que se debería crear, una normativa que tipifique especificaciones técnicas respecto a los buses panorámicos, asimismo, consideran que deberían existir sanciones administrativas al no cumplir con los estándares de seguridad con los pasajeros, mencionan además que los vehículos en Lima, indicando que debería regularse de forma más expresa las características para transportar un vehículo.



<b>PREGUNTA 5</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>	<b>TOTAL</b>
¿Cree usted que el RNAT ha coadyuvado para que vehículos modificados que pertenecen a las empresas de transporte turístico realicen servicios a turistas pongan en riesgo la integridad física de las personas en Lima Metropolitana 2017 y 2019? Explique	3	0	3

El 100% de los entrevistados señalan que sí, debido a que debe existir una modificación al Reglamento Nacional de Administración de Transporte, donde se apliquen escalas de sanciones para aquellas empresas de transporte que puedan brindar un servicio turístico mediante los buses panorámicos; muchos más aun cuando entre los años 2017 y 2019, se han observado casos de accidentes de tránsito, en esa misma línea los funcionarios advierten que el Ministerio de Transporte y Comunicaciones conjuntamente con el ATU deben incentivar a la creación de esta normativa.

<b>PREGUNTA 6</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>	<b>TOTAL</b>
¿En la actualidad existe entidades del Estado que regulan la fabricación y/o modificación en la carrocería y chasis de buses panorámicos? Explique	0	3	3

La totalidad de los funcionarios advierten que no existe alguna autoridad por parte del Estado, que pueda regular la fabricación y/o modificación en la carrocería y chasis de buses, advierten que actualmente la encargada de este tipo de información sobre modificación de vehículos es Registro Público.

<b>PREGUNTA 7</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>	<b>TOTAL</b>
¿Está de acuerdo que le Ministerio de Transporte y Comunicaciones propongan implementar desde los grados básicos como primaria y secundaria una debida educación y sensibilización vial para reducir accidentes de tránsito? Explique	3	0	3

La totalidad de los funcionarios públicos señalan que la educación vial contribuye para que los futuros conductores sean conscientes al estar frente a un vehículo automotor por lo que están de acuerdo que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones propongan implementar desde los grados básicos una debida educación vial.

**Pregunta realizada a tres funcionarios de la Municipalidad de Lima Metropolitana**

<b>PREGUNTA 1</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>	<b>TOTAL</b>
¿La Normatividad vigente permite que vehículos modificados pertenecientes a las empresas transporte turístico realicen actividad turística poniendo en riesgo a la integridad física de las personas Lima Metropolitana 2017 y 2019? Explique	3	0	3

En esta pregunta el 100% de los participantes creen que la falta de una normativa que regule a los buses panorámicos, incide en el aumento de la informalidad en Lima Metropolitana; ya que al no estar reglamentados buscan vacíos de la norma perjudicando así la fiscalización posterior.

<b>PREGUNTA 2</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>	<b>TOTAL</b>
¿Cree usted que las autoridades correspondientes han permitido que vehículos modificados que pertenecen a las empresas de transporte turístico realicen servicios a turistas, poniendo en riesgo la integridad física de las personas en Lima Metropolitana 2017 y 2019? Explique	3	0	3

La totalidad de los participantes han manifestado que actualmente no existe una normativa para los servicios de bus panorámicos, y hacen referencia que se aplicaban anteriormente la ordenanza N°104 referida a servicios turísticos, pero esta no contemplaba los buses panorámicos.

<b>PREGUNTA 3</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>	<b>TOTAL</b>
¿Cuenta en la actualidad la Municipalidad Metropolitana de Lima, con una estadística que brinde información sobre el estado en que se encuentre los niveles de seguridad respecto a los servicios turísticos que brindan las empresas de transporte a través de los denominados buses panorámicos? Explique	0	3	3

A la fecha los funcionarios públicos indicaron que en la actualidad, no se encuentra establecido una estadística en la cual se brinde información sobre los niveles de seguridad sobre los servicios turísticos, pero hacen alusión a la matriz Ordenanza N° 104.

<b>PREGUNTA 4</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>	<b>TOTAL</b>
¿La Municipalidad Metropolitana de Lima en la actualidad posee una norma la cual permita la fiscalización a las empresas de transporte que brindan servicio turístico y así mismos sus buses panorámicos? Explique	3	0	3

En la actualidad no se posee una norma que permita la fiscalización de empresa de transporte, informan la totalidad de los entrevistados que tienen como antecedente la Ordenanza N° 104 que éstas no regulaban los buses panorámicos, pero en atención a la nueva creación de la autoridad de Lima ya no es competente para ver el servicio turístico.

<b>PREGUNTA 5</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>	<b>TOTAL</b>
¿Ante un eventual accidente de tránsito ocasionado por buses panorámicos siendo como en los casos sucedidos en el año 2017 por la empresa Green Bus y en el año 2019 por la empresa Mirabus, la Municipalidad Metropolitana de Lima cuenta con una normativa vigente para sancionar a las empresas de transporte quien brindo el servicio de transporte turístico mediante buses panorámicos? Explique	3	0	3

La totalidad de los funcionarios manifestó que no existe una ordenanza distinta a la que existió en el año 97 (Ordenanza N° 104), cabe señalar que esta ordenanza no especificaba a los buses panorámicos, consideran además que debe de haber una mejor gestión pública, ya que los tiempos han cambiado.

<b>PREGUNTA 6</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>	<b>TOTAL</b>
¿Considera usted que el RNAT ha coadyuvado para que vehículos modificados que pertenecen a las empresas de transporte turístico realicen servicios a turistas poniendo en riesgo la integridad física de las personas en Lima Metropolitana 2017 y 2019? Explique	3	0	3

El 100% de los entrevistados considera que existen vacíos aún respecto a la norma que ayudan a disminuir los accidentes de tránsito, sobre todo a las empresas que brindan servicios turísticos mediante los buses panorámicos, señalan además que se debe de trabajar de forma conjunta con el Mincetur.

<b>PREGUNTA 7</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>	<b>TOTAL</b>
¿La Municipalidad de Lima Metropolitana en referencia de los casos del 2017 y 2019 ¿ha tomado medidas al respecto para disminuir estos tipos de accidentes de tránsito? Explique	3	0	3

El 100 % de los participantes ha señalado que se están tomando medidas como por ejemplo la autorización brindadas para el tema de turismo y luego se prohibió la subida del cerro San Cristóbal, dichos vehículos que eran modificados eran colocados en una plataforma de forma artesanal

### **Pregunta realizada a los funcionarios de la Municipalidad Distrital del Rímac**

<b>PREGUNTA 1</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>	<b>TOTAL</b>
¿La Normatividad vigente permite que vehículos modificados pertenecientes a las empresas transporte turístico realicen actividad turística poniendo en riesgo a la integridad física de las personas en el distrito del Rímac 2017 y 2019? Explique	3	0	3

El 100% de los participantes ha señalado que sí, debido a la falta de una normativa apropiada en cuanto a los buses panorámicos incide en el aumento de la informalidad en el distrito del Rímac, hacen referencia además a que países como Chile y Brasil tienen normativas específicas que permiten regular estos buses impidiendo así la informalidad.

<b>PREGUNTA 2</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>	<b>TOTAL</b>
¿Cree usted que las autoridades correspondientes han permitido que vehículos modificados que pertenecen a las empresas de transporte turístico realicen servicios a turistas, poniendo en riesgo la integridad física de las personas en el distrito de Rímac 2017 y 2019? Explique	0	3	3

Los 3 funcionarios de la Municipalidad distrital del Rímac indican que en el distrito no se aplica una normativa para autorizar la circulación de estos vehículos panorámicos, por lo que consideran que la RNAT debería ser considerada la normativa base para el traslado de personas en los vehículos panorámicos, asimismo, indican que la autoridad competente deberá ser el Ministerio de Transporte y Comunicaciones o en su defecto la Municipalidad de Lima Metropolitana.

<b>PREGUNTA 3</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>	<b>TOTAL</b>
¿Cuenta en la actualidad la Municipalidad Distrital del Rímac con una estadística que brinde información sobre el estado en el que se encuentran los niveles de seguridad respecto a los servicios turísticos que brindan las empresas de transporte a través de los denominados buses panorámicos? Explique	0	3	3

La totalidad de los entrevistados ha señalado que la Municipalidad distrital del Rímac no cuenta con una estadística que brinde información sobre el estado en el que encuentran los niveles de seguridad respecto a los servicios turísticos que brinda las empresas de transporte a través de los denominados buses panorámicos, por lo que consideran que debe existir una creación normativa a fin de afrontar estos vacíos legales.

<b>PREGUNTA 4</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>	<b>TOTAL</b>
¿La Municipalidad Distrital del Rímac en la actualidad posee una norma la cual permita la fiscalización a las empresas de transporte que brindan servicio turístico y asimismo a sus buses panorámicos? Explique	3	0	3

La totalidad de los entrevistados señala que la Municipalidad distrital del Rímac en la actualidad si cuenta con una norma que fiscalice las empresas de transporte pero estas no específicamente son para buses panorámicos, y esto es dado por un convenio que se tiene con la Municipalidad de Lima, el cual permite ejecutar la fiscalización a cualquier tipo de transporte terrestre.

<b>PREGUNTA 5</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>	<b>TOTAL</b>
¿Ante un eventual accidente de tránsito ocasionados por buses panorámicos siendo como en el caso de fecha 09 de julio del 2017 Cerro San Cristóbal la Municipalidad Distrital del Rímac cuenta con una normativa vigente para sancionar a la empresa de transporte la cual brindo el servicio de transporte turístico mediante buses panorámicos? Explique	3	0	3

Los tres entrevistados han indicado que no podrían sancionar a casos similares a los mencionados en la pregunta debido que la normativa pertenecerá la Municipalidad Metropolitana de Lima.

<b>PREGUNTA 6</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>	<b>TOTAL</b>
¿Considera usted que el RNAT ha coadyuvado para que vehículos modificados que pertenecen a las empresas de transporte turístico realicen servicios a turistas poniendo en riesgo la integridad física de las personas en Lima Metropolitana 2017 y 2019? Explique	3	0	3

Todos los entrevistados han indicado que las normas emitidas por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones coadyuvan, respecto a los accidentes de tránsito y respecto a las empresas de transporte que brindan servicios turísticos mediante buses panorámicos.

<b>PREGUNTA 7</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>	<b>TOTAL</b>
¿La Municipalidad Distrital del Rímac en referencia de los casos como el de fecha 09 de julio del 2017 Cerro San Cristóbal en el distrito del Rímac ha tomado medidas al respecto para disminuir estos tipos de accidentes de tránsito en su distrito? Explique	3	0	3

La totalidad de los entrevistados ha señalado que la Municipalidad distrital del Rímac sólo tomo medidas en su momento que fueron coordinadas con la Municipalidad Metropolitana de Lima, pero actualmente no existe un filtro sobre casos similares, a fin de que no se vuelvan a repetir.

#### **Preguntas realizadas a cuatro abogados expertos en temas de transporte.**

<b>PREGUNTA 1</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>	<b>TOTAL</b>
¿La Normatividad vigente permite que vehículos modificados pertenecientes a las empresas transporte turístico realicen actividad turística poniendo en riesgo a la integridad física de las personas Lima Metropolitana 2017 y 2019? Explique	4	0	4

Los 4 abogados han indicado que la informalidad y la falta de regulación aumentan en los accidentes turísticos realizados con vehículos panorámicos, y que al no existir una normativa no se puede fiscalizar debidamente.

<b>PREGUNTA 2</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>	<b>TOTAL</b>
¿Las autoridades correspondientes han permitido que vehículos modificados que pertenecen a las empresas de transporte turístico realicen servicios a turistas, poniendo en riesgo la integridad de las personas, Lima Metropolitana, 2017 y 2019? Explique	4	0	4

Los 4 abogados han indicado que sí, sin embargo, bajo como factor de una debida regulación puede existir respecto a la fabricación y uso de los vehículos produciría fuentes de trabajo de seguros, y un servicio de alta calidad en el uso de los buses panorámicos y del mismo modo, se reduciría los accidentes de tránsito. Ahora bien, señalan que los pasajeros se sentirán seguros para poder abordar este tipo de transporte.

<b>PREGUNTA 3</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>	<b>TOTAL</b>
¿Existe una legislación actual que regule la fabricación, utilización y sancione a las empresas de transporte turísticos que realicen servicios a turistas a través de buses panorámicos? Explique	0	4	4

La totalidad de los 4 abogados han indicado que no existe una legislación actual que regule la fabricación, utilización, y además, sancione a las empresas de transporte turísticos que realicen servicios a turistas a través de buses panorámicos, de forma expresa han indicado que pese a ello, existen varios pronunciamientos de peritos que ha realizado la policía.

<b>PREGUNTA 4</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>	<b>TOTAL</b>
¿Diga usted si en la actualidad existe una debida regulación de seguros con coberturas especiales para esa clase de vehículos y si ello incide en el aumento de la informalidad y los accidentes de tránsito? Explique	0	4	4

La totalidad de los entrevistados ha señalado que en la actualidad no existe una debida regulación de seguros con coberturas especiales, para esa clase de vehículos y si ello incide en el aumento de la informalidad y los accidentes de tránsito. Asimismo, señalan que no existe un seguro específico para el tema de buses panorámicos que por lo general se aplica el SOAT.

<b>PREGUNTA 5</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>	<b>TOTAL</b>
¿Ante un accidente de tránsito ocasionado por buses panorámicos como en el caso de fecha 09 de julio del 2017 - ¿Cerro San Cristóbal y así como el de fecha 25 de noviembre del 2019 – Mirabus, en la actualidad existe una normativa vigente para sancionar a la empresa de transporte el cual brindo el servicio de transporte turístico mediante este tipo de buses modificados? Explique	0	4	4

La totalidad de los participantes ha indicado que ante un accidente de tránsito ocasionado por buses panorámicos como en el caso de fecha 09 de julio del 2017 – cerro San Cristóbal y así como el de fecha 25 de noviembre del 2019 – Mirabus, no existe una normativa vigente para sancionar a las empresas. Además, señalan que la Municipalidad no dio respuestas inmediatas frente a este tipo de responsabilidades repartidas.

<b>PREGUNTA 6</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>	<b>TOTAL</b>
¿Cree usted que pueden existir factores normativos que contribuyan para que vehículos modificados – buses panorámicos que pertenecen a empresas de transporte turísticos los cuales brindan servicios a turistas no pongan en riesgo la integridad de las personas en Lima Metropolitana? Explique	4	0	4

Los cuatro entrevistados han señalado que sí existen factores que puedan contribuir para que vehículos modificados brinden una mayor integridad a los ciudadanos que utilizan los buses panorámicos en Lima Metropolitana, y que la misma contribuiría en las mejores nociones sobre las sanciones que se aplicarían impidiendo que sean impune estos hechos causados por vacíos normativos.

<b>PREGUNTA 7</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>	<b>TOTAL</b>
¿Considera usted que el RNAT ha coadyuvado para qué vehículos modificados que pertenecen a las empresas de transporte turístico realicen servicios a turistas poniendo en riesgo la integridad física de las personas en Lima Metropolitana 2017 y 2019? Explique	4	0	4

El 100% de los abogados han indicado que las autoridades competentes en transporte, a través de las normativas actuales coadyuvan a la proliferación de



informalidad en referencia a las empresas de transporte que brindan servicios turísticos mediante buses panorámicos y asimismo en poner en riesgo la integridad de las personas en Lima Metropolitana, y que las mismas son realizadas de forma indirecta poniendo así la informalidad como centro de atención y uso de turistas.

## V. DISCUSIÓN

### 5.1. Análisis de discusión de resultados

Con relación a los resultados obtenidos, podemos analizar cada una de las respuestas de los participantes.

#### Funcionario del Ministerio de Transporte y Comunicaciones

- 1) **¿Existe una normatividad vigente que permite a vehículos modificados pertenecientes a las empresas transporte turístico realicen actividad turística poniendo en riesgo a la integridad física de las personas Lima Metropolitana, 2017 y 2019? ¿Por qué?**

Según los entrevistados no existe en el Perú una debida regulación normativa en referencia a buses panorámicos, en cuanto a su uso, fabricación, con el fin de reducir y eliminar la informalidad de empresas de transportes que brindan ese tipo de servicios a turistas, porque son regulaciones que se han mantenido a la fecha de manera aislada y no se ha hecho un trabajo conjunto con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones conjuntamente, con las municipalidades provinciales y asimismo con las autoridades competentes.

- 2) **¿Diga usted si en la actualidad existe una escala de sanciones para las empresas de transporte que brindan servicios de turismo mediante buses panorámicos en Lima Metropolitana? Explique.**

Según los entrevistados en la actualidad, no existe una escala de sanciones para las empresas de transporte que brindan servicios de turismo mediante buses panorámicos en Lima Metropolitana, en ese sentido a la fecha ese tipo de servicios y características, no tienen una escala de sanciones.

- 3) **¿Cree usted que ante una regulación adecuada en cuanto a la fabricación y uso de vehículos fabricados para el transporte turístico en este caso buses panorámicos, produciría altos niveles de seguridad y conllevaría a reducir o hasta eliminar los accidentes de tránsito? Explique.**

Según los entrevistados señalan que ante una regulación adecuada en cuanto a la fabricación y uso de vehículos fabricados para el transporte turístico, en este caso buses panorámicos, produciría altos niveles de seguridad y conllevaría a reducir accidentes de tránsito, además indican no necesariamente de eliminaría, pero al ser de obligatorio cumplimiento podríamos tener menos informalidad bajo esas características.

- 4) **¿Las autoridades correspondientes permiten que vehículos modificados que pertenecen a las empresas de transporte turístico realicen servicios a turistas, poniendo en riesgo la integridad física de las personas en Lima Metropolitana, 2017 y 2019? Explique.**

Según los entrevistados indican que sí, ya que consideran que el reglamento nacional de administración de transporte RNAT Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, no solo debe tipificar especificaciones técnicas respecto a los buses panorámicos, sino que se debería crear una normativa en la cual se defina lo que es la transformación o modificaciones de los vehículos, indistintamente sea para buses panorámicos o para el caso de los vehículos tubulares en Ica entonces una normativa que regule más de forma expresa las características o formas de poder modificar o transformar un vehículo y adicionalmente a ello, que tipo de sanciones administrativas acarrearía el no cumplir con los estándares de seguridad a los pasajeros.

- 5) **¿Cree usted que el RNAT coadyuva para qué vehículos modificados que pertenecen a las empresas de transporte turístico realicen servicios a turistas poniendo en riesgo la integridad física de las personas en Lima Metropolitana 2017 y 2019 ? Explique.**

Según los entrevistados indicaron que sí, ya que consideran que se debería adicionar en el RNAT una escala de sanciones para las empresas de transporte que brindan servicio turístico mediante buses panorámico al

ocasionar un accidente de tránsito y adicionalmente a ello consideran también que la autoridad competente es la llamada a dar las pautas y de forma conjunta trabajarlo con los ministerios como ente normativo en este caso ATU conjuntamente con el Ministerio de Transporte y Comunicaciones para crear la tabla madre o primigenia respecto a las sanciones.

- 6) **¿En la actualidad existe entidades del Estado que regulan la fabricación y/o modificación en la carrocería y chasis de buses panorámicos? Explique.**

Según los entrevistados en la actualidad no existe entidades del Estado que regulen la fabricación como fiscalización no, solo está la entidad de registros públicos donde se consigna el tema de la modificación que pueda tener el vehículo, pero en si no existe un ente del estado que regule la fabricación o modificación de la carrocería y chasis para buses panorámicos.

- 7) **¿Está de acuerdo que el Ministerio de Transporte y Comunicaciones propongan implementar desde los grados básicos como primaria y secundaria una debida educación y sensibilización vial para reducir accidentes de tránsito? Explique.**

Según los entrevistados si están de acuerdo que el Ministerio de Transporte y Comunicaciones proponga implementar desde los grados básicos como primaria y secundaria una debida educación y sensibilización vial para reducir accidentes de tránsito debido a que contribuye a que futuros conductores sean más conscientes de lo que es estar frente a un vehículo automotor.

#### **Funcionario de la Municipalidad Metropolitana de Lima**

- 1) **¿La normatividad vigente permite que vehículos modificados pertenecientes a las empresas transporte turístico realicen actividad turística poniendo en riesgo a la integridad física de las personas Lima Metropolitana, 2017 y 2019? Explique.**

Los entrevistados creen que la falta de la normativa apropiada en cuanto a los buses panorámicos incide en el aumento de la informalidad de Lima Metropolitana porque al no estar reglamentados, le sacan la vuelta a la

norma, en el sentido de la categoría de la modificación de la carrocería al no ser contempladas dentro de las modificaciones hacen que haya un vacío en la norma y eso para el tema de la fiscalización nos perjudica pro que mientras no exista un requerimiento expreso no podemos tomarlo como incumplimiento.

- 2) ¿Cree usted que las autoridades correspondientes han permitido que vehículos modificados que pertenecen a las empresas de transporte turístico realicen servicios a turistas, poniendo en riesgo la integridad física de las personas en Lima Metropolitana, 2017 y 2019? Explique.**

Los entrevistados han señalado que la Municipalidad Metropolitana de Lima para autorizar empresas de transporte de servicio turístico mediante buses panorámico, aplican una determinada normativa prueba de ello es la aplicación de la ordenanza 104 en su momento que refería el tema de servicio turístico mas no la categoría expresa de bus panorámico.

- 3) ¿Cuenta en la actualidad la Municipalidad Metropolitana de Lima, con una estadística que brinde información sobre el estado en que se encuentre los niveles de seguridad respecto a los servicios turísticos que brindan las empresas de transporte a través de los denominados buses panorámicos? Explique**

Los entrevistado han señalado que en la actualidad la Municipalidad Metropolitana de Lima no cuenta, con una estadística que brinde información sobre el estado en que se encuentren los niveles de seguridad respecto a los servicios turísticos que brindan las empresas de transporte a través de los denominados buses panorámico, y lo único referente es la ordenanza 104 que se tuvo como base matriz pero adicionalmente a ello hay que ver que el tema turístico es compartido o actualmente es la función que viene desempeñando o fiscaliza de alguna manera el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo.

- 4) ¿La Municipalidad Metropolitana de Lima en la actualidad posee una norma la cual permita la fiscalización a las empresas de transporte que**

**brindan servicio turístico y así mismos sus buses panorámicos? Explique.**

Los entrevistados han señalado que La Municipalidad Metropolitana de Lima en la actualidad, no posee una norma la cual permita la fiscalización a las empresas de transporte que brindan servicio turístico, y así mismo, sus buses panorámicos solo existe la ordenanza 104 en sus extremos de servicio turístico mas no específicamente a buses panorámicos. Sin embargo, señalan que en atención a la nueva creación de la nueva autoridad Lima ya no sería competente para desarrollar políticas públicas para regular ellos.

- 5) ¿Ante un eventual accidente de tránsito ocasionado por buses panorámicos siendo como en el caso de fecha nueve de julio del dos mil diecisiete – cerro San Cristóbal, la Municipalidad distrital del Rímac, ¿cuenta con una normativa vigente para sancionar a la empresa de transporte la cual brindo el servicio de transporte turístico mediante buses panorámicos? Explique.**

Los entrevistados indican que no estaríamos preparados para un nuevo caso similar del Mirabus y cerro San Cristóbal, señalan además que tema turístico aún debe ser adecuado con leyes que incentiven el comercio y transporte porque hay bastantes vacíos y por ello afirman que se debe trabajar de forma conjunta no solo el MTC sino también el MINCETUR

- 6) ¿Considera usted que el RNAT ha coadyuvado para qué vehículos modificados que pertenecen a las empresas de transporte turístico realicen servicios a turistas poniendo en riesgo la integridad física de las personas en Lima Metropolitana, 2017 y 2019? Explique.**

Los entrevistados, consideran que las normas emitidas por el MTC a la fecha sí coadyuvan conjuntamente con la Municipalidad Metropolitana de Lima respecto a las empresas de transporte que brindan el servicio turístico mediante los buses panorámicos, ya que como se ha mencionado que solo existe la ordenanza 104 mas no específicamente a buses panorámicos dado que es muy subjetivo y data del año 1997, afirman que los tiempos han cambiado y estas deberían ser cambiadas para mejorar los servicios.

- 7) **¿La Municipalidad de Lima Metropolitana en referencia de los casos del 2017 y 2019 ¿ha tomado medidas al respecto para disminuir estos tipos de accidentes de tránsito? Explique.**

Los entrevistados indicaron que se están tomando medidas como por ejemplo la autorización brindadas para el tema de turismo y luego se prohibió la subida del cerro san Cristóbal, dichos vehículos que eran modificados eran colocados en una plataforma de forma artesanal

#### **Funcionario de la Municipalidad distrital del Rímac**

- 1) **¿La normatividad vigente permite que vehículos modificados pertenecientes a las empresas transporte turístico realicen actividad turística poniendo en riesgo a la integridad física de las personas Lima Metropolitana, 2017 y 2019? Explique.**

Los entrevistados señalan que sí, porque al no existir una normativa adecuada para el uso de un vehículo modificado respecto a buses panorámicos, mientras países como Chile y Brasil tienen normativas específicas en cuanto al Perú solo copian la homologación de cada país es por ello que no hay una adecuada normativa que regule estos tipos de buses.

- 2) **¿Cree usted que las autoridades correspondientes han permitido que vehículos modificados que pertenecen a las empresas de transporte turístico realicen servicios a turistas, poniendo en riesgo la integridad física de las personas en el distrito de Rímac 2017 y 2019? Explique.**

Los entrevistados indican que no, y señalan que se debe aplicar el RNAT que es la normativa base para el traslado de personas y habría que tener una autoridad competente que no radica en el distrito sino sería el MTC o la Municipalidad Metropolitana de Lima.

- 3) **¿Cuenta en la actualidad la Municipalidad distrital del Rímac con una estadística que brinde información sobre el estado en el que se encuentran los niveles de seguridad respecto a los servicios turísticos que brindan las empresas de transporte a través de los denominados buses panorámicos? Explique.**

Los entrevistados indican que no cuenta en la actualidad en la Municipalidad distrital del Rímac con una estadística que brinde información sobre el estado en el que se encuentran los niveles de seguridad respecto a los servicios turísticos que brindan las empresas de transporte a través de los denominados buses panorámicos porque no hay normativa que permita una de adecuada fiscalización.

- 4) ¿La Municipalidad distrital del Rímac en la actualidad posee una norma la cual permita la fiscalización a las empresas de transporte que brindan servicio turístico y asimismo a sus buses panorámicos? Explique**

Los entrevistados señalan que no existe una normativa para la fiscalización de este tipo de vehículos además señalan que la Municipalidad de Lima debería permitir ejecutar la fiscalización a cualquier tipo de transporte terrestre pero no existe una que sea dirigida específicamente a buses panorámicos sino en general.

- 5) ¿Ante un eventual accidente de tránsito ocasionados por buses panorámicos siendo como en el caso de fecha 09 de julio del 2017 cerro San Cristóbal la Municipalidad distrital del Rímac cuenta con una normativa vigente para sancionar a la empresa de transporte la cual brindo el servicio de transporte turístico mediante buses panorámicos? Explique.**

Los entrevistados señalan que no tienen competencia, dicha labor debe ser realizada por la Municipalidad Metropolitana de Lima.



- 6) **¿Considera usted que el RNAT ha coadyuvado para que vehículos modificados que pertenecen a las empresas de transporte turístico realicen servicios a turistas poniendo en riesgo la integridad física de las personas en Lima Metropolitana, 2017 y 2019? Explique.**

Los entrevistados señalan que sí coadyuva, si bien es cierto existe una normativa pero no hay una exigibilidad para que exista una atención al tema de accidentes.

- 7) **¿La Municipalidad distrital del Rímac en referencia de los casos como el de fecha 09 de julio del 2017 cerro San Cristóbal en el distrito del Rímac ha tomado medidas al respecto para disminuir estos tipos de accidentes de tránsito en su distrito? Explique.**

Los entrevistados señalan que en su momento se tomaron medidas de coordinación con la Municipalidad Metropolitana de Lima para ver cuál sería el mejor tránsito para esa zona, pero no se han llevado más gestiones sobre el tema.

#### **Abogados expertos en temas de transporte**

- 1) **¿La normatividad vigente permite que vehículos modificados pertenecientes a las empresas de transporte turísticos realicen actividad turística poniendo en riesgo la integridad física de las personas, Lima Metropolitana, 2017 y 2019? Explique**

Los entrevistados señalan que sí ya que ante una falta de regulación, la informalidad respecto a las empresas de transporte que brindan servicios turísticos mediante buses panorámicos incide en el aumento de accidentes con dichos vehículos porque evidentemente al no existir una normativa no se puede fiscalizar debidamente.

- 2) **¿Las autoridades correspondientes han permitido que vehículos modificados que pertenecen a las empresas de transporte turístico realicen servicios a turistas, poniendo en riesgo la integridad física de las personas, Lima Metropolitana, 2017 y 2019? Explique.**

Los entrevistados indicaron que sí, pero precisando que ante el factor de una debida regulación respecto a la fabricación y uso de los vehículos produciría fuentes de trabajo seguros y un servicio de alta calidad en el uso de los buses panorámicos, y del mismo modo, se reducirían los accidentes de tránsito y adicionalmente a ello los pasajeros se sentirían seguros para poder abordar ese tipo de transporte.

- 3) **¿Existe una legislación actual que regule la fabricación, utilización y sancione a las empresas de transporte turísticos que realicen servicios a turistas a través de buses panorámicos? Explique.**

Los entrevistados manifestaron que no existe una norma que regule los buses panorámicos de forma expresa, pero que hay pronunciamientos respecto a los peritajes que realiza la policía.

- 4) **¿Diga usted si en la actualidad existe una debida regulación de seguros con coberturas especiales para esa clase de vehículos y si ello incide en el aumento de la informalidad y los accidentes de tránsito? Explique**

Los entrevistados manifestaron que en la actualidad no existe un seguro específico para el tema de buses panorámicos, puesto que las medicaciones tampoco se contemplan por lo general se aplica el SOAT, pero si debería de haber un seguro específicamente para ello.

- 5) **¿Ante un accidente de tránsito ocasionado por buses panorámicos siendo como en el caso de fecha nueve de julio del dos mil diecisiete – cerro San Cristóbal, y así como el de fecha veinticinco de noviembre del dos mil diecinueve – Mirabus, en la actualidad existe una normativa vigente para sancionar a la empresa de transporte el cual brindo el servicio de transporte turístico mediante este tipo de buses modificados? Explique.**

Los entrevistados manifestaron que cuando fueron los accidentes la Municipalidad, no dio una respuesta inmediata había responsabilidades repartidas y eso saco relucir que no hay una normativa específica para ello.

- 6) **¿Cree usted que pueden existir factores normativos que contribuyan para que vehículos modificados – buses panorámicos que pertenecen a empresas de transporte turísticos los cuales brindan servicios a turistas no pongan en riesgo la integridad de las personas en Lima Metropolitana? Explique.**

Los entrevistados indicaron que sí, ya que teniendo una normativa adecuada a la realidad que vivimos contribuye en el sentido de que nos da mejores nociones de que tipos de sanciones se aplicarían y no queden impune estos actos de modificaciones a los vehículos que lo único que busca es el ganar dinero, pero se convierte en una bomba de tiempo por la inestabilidad misma que tienen el vehículo

- 7) **¿Considera usted que el RNAT ha coadyuvado para qué vehículos modificados que pertenecen a las empresas de transporte turístico realicen servicios a turistas poniendo en riesgo la integridad física de las personas en Lima Metropolitana, 2017 y 2019? Explique.**

Los entrevistados han indicado que no coadyuvan en forma indirecta porque nadie va a pretender respaldar la ilegalidad o poner en riesgo a las personas, pero el hecho de tener una norma ineficaz que no pueda sancionar debidamente a estos tipos de buses definitivamente lo convierte en un espacio donde la informalidad tiene cabida en el sentido de que no hay una sanción o no hay una forma palpable de ejecutar algún tipo de responsabilidad.

## **VI. CONCLUSIONES**

De acuerdo con lo desarrollado en el presente trabajo de investigación se detallan las conclusiones siguientes:

- 1) Que, se concluye que el factor de la normatividad vigente permite que los vehículos modificados pertenecientes a las empresas de transporte turístico, realicen actividad turística poniendo en riesgo la integridad física de las personas en Lima Metropolitana en los años 2017 y 2019, debido a que en la actualidad no existe una norma vigente que regule a dichas empresas que brindan transporte turístico mediante buses modificados denominados “Buses Panorámicos”, toda vez que en el RNAT – Reglamento Nacional Administrativo de Transporte (DS. 017-2099-MTC solo se especifican aspectos técnicos para buses modificados, en este caso, los denominados buses panorámicos, asimismo, la Ordenanza N° 104 de la Municipalidad Metropolitana de Lima, solo tipifica servicios turísticos, más no regula al transporte turístico mediante los denominados buses panorámicos.
- 2) Que, se concluye que el factor el Reglamento Nacional Administrativo de Transporte – D.s. 017-2009-MTC – coadyuva para que vehículos modificados que pertenecen a las empresas de transporte turístico realicen servicios a turistas poniendo en riesgo la integridad física de las personas en Lima Metropolitana en los años 2017 y 2019, al no considerarse en su cuerpo normativo una debida regulación para dichas empresas de transporte que brindan servicios turístico a través de buses modificados denominados buses panorámicos.
- 3) Que, se concluye que el factor de las autoridades correspondientes han permitido que vehículos modificados que pertenecen a las empresas de transporte turístico, realicen servicios a turistas, poniendo en riesgo la integridad física de las personas en Lima Metropolitana en los años 2017 y 2019, a través de una ordenanza N° 104 de la Municipalidad Metropolitana de Lima, sin embargo esta disposición administrativa no regula específicamente a las empresas de transporte que brindan el servicio de transporte turístico a través de buses modificados denominados buses panorámicos.

## VII. RECOMENDACIONES

- 1) Que las autoridades competentes en el ámbito del transporte, en este caso, Ministerio de Transporte y Comunicaciones, las Municipalidades Provinciales y la Autoridad de Transporte Urbano trabajen de manera conjunta para crear una tabla primigenia en la cual se establezcan un debido itinerario, una debida fiscalización y sobre todo la elaboración de una escala de sanciones bajo las variables de exceso de velocidad, conducción bajo efectos de alcohol u otros estupefacientes, 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, dirigidos específicamente a las empresas que brindan el servicio de transporte turístico a través de los denominados “buses Panorámicos”.
- 2) Que el Ministerio de Transporte y Comunicaciones proponga que desde la etapa escolar, hasta la conclusión de la etapa universitaria se establezca una formación en educación y sensibilización vial, extender alianzas con colegios, universidades o empresas privadas.
- 3) Que las evaluaciones para obtener licencias de conducir también estimen valores y costumbres de cada aspirante, dado que de acuerdo al presente trabajo de investigación se comprueba que bajo una debida formación vial se reduciría los altos índices de muertes provocados por accidentes de tránsito.
- 4) Que el poder legislativo intervenga en cuanto a las políticas de seguridad vial y asimismo proponga la creación de un Centro de Investigación de Accidentes de Tránsito, que goce de autonomía y sea administrada por el estado, para reducir los hechos de corrupción relacionado a las investigaciones e informes técnicos emitidos por las autoridades.
- 5) La creación de una entidad administrada por el Estado peruano en la cual se supervise y fiscalice las modificaciones de las carrocerías en los chasis de

buses utilizados para brindar servicios turísticos, bajo el fiel cumplimiento de estándares de seguridad y asimismo certificación de la casa fabricante.

- 6) Que, se analice y se reforme el Reglamento Nacional Administrativo de Transporte (D.S. 017 – 2009 – MTC) y asimismo la ordenanza N<sup>a</sup> 104 de la Municipalidad Metropolitana de Lima, ya que por la ineficiencia de tales cuerpos normativos es que se permite la circulación de buses panorámicos, siendo idóneo que se trabaje conjuntamente con el fin de que el transporte turístico sea una atracción para los turistas, así como para los mismos peruanos y no para que pierdan en ella la vida.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Alfano, Lucila. (2014). *Accidentes viales: homicidio doloso vs. Homicidio culposo*. Tesis de Post Grado, Universidad Empresarial Siglo Veintiuno (UES21), Argentina.
- Camposano Paola Y Serrano Byron (2016), *“Manual Operativo de Procesos para empresas de transporte turístico, caso COTRATUDOSSA”*. Tesis de Grado, Universidad de Cuenca, Ecuador
- Jimenez d. Pedro (2016), *“Significancia de la Seguridad Vial en un desarrollo sostenible. Análisis del escenario Multirriesgo”* , Tesis de doctorado, Universidad Católica San Antonio de Murcia (UCAM), Murcia – España.
- Mite Génesis (2017), *“Innovación en la Oferta en la Transportación Pública como Aporte a la Satisfacción del Visitante del General Villamil Playas, 2017”*. Tesis de Grado, Universidad Estatal Península de Santa Elena (UPSE), La Libertad – Ecuador.
- Ramos Jonathan (2017), *“Propuesta Técnica para la Reducción de los Accidentes de Tránsito en la ciudad de Loja desde el Punto de Vista Humano – Vehículo – Equipamiento Ambiental”*. Tesis de Grado, Universidad Nacional de Loja (UNL), Loja – Ecuador.
- 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 Católica del Perú.
- 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 paquete 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.
- Chuquihuamaní K., (2018), Tesis de título para optar el grado de Ingeniero Industrial, denominada “Diagnóstico y propuesta de mejora en el servicio expreso de un sistema de transporte público, urbano y masivo de tipo BRT (Bus Rapid Transit) en la ciudad de Lima empleando simulación de eventos discretos”, Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima, Perú.
- 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*. In *Dret, Revista para el análisis del derecho*. Obtenido de Recuperado de [http://www.indret.com/pdf/968\\_kuhlen.pdf](http://www.indret.com/pdf/968_kuhlen.pdf)
- Laguna, G., Giovana, L., Prado, T., & Gustavo, S. (2018). *La Regulación del Transporte urbano en Lima: caso El Metropolitano*. Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas (UPC), Lima, Perú. Retrieved from <http://hdl.handle.net/10757/623572>
- Magallanes, M. (2018). *Criminología Vial*. Lima: Universidad Nacional Mayor de San Marcos.
- 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.
- 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 2017). *Seguridad Vial y Peatonal: Una aproximación teórica desde la Política Pública*. Universidad de Barcelona, España. Obtenido de: [http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0121-75772011000200014&lng=en&nrm=iso&tlng=es](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. .

## ANEXO

## Anexo 1: Matriz de Consistencia

TEMA	PROBLEMA GENERAL	OBJETIVOS	SUPUESTO	CATEGORÍAS	METODOLOGÍA
FACTORES POR LOS CUALES VEHICULOS MODIFICADOS PARA EL TRANSPORTE TURISTICO PONEN EN RIESGO LA INTEGRIDAD FISICA DE LAS PERSONAS, LIMA METROPLITANA, 2017 y 2019”	¿Cuáles son los factores que contribuyen para que vehículos modificados que pertenecen a empresas de transporte turístico realizan servicios a turistas, poniendo en riesgo la integridad física de las personas, Lima Metropolitana 2017 y 2019?	Determinar cuáles son los factores que contribuyen para que vehículos modificados que pertenecen a empresas de transporte turístico realizan actividad turística, poniendo en riesgo la integridad física de las personas, Lima Metropolitana 2017 y 2019.	Los factores normatividad vigente, Reglamento Nacional de Administración de Transporte y autoridades correspondientes contribuyen para que vehículos modificados que pertenecen a empresas de transporte turístico realizan servicios a turistas, poniendo en riesgo la integridad física de las personas, Lima Metropolitana 2017 y 2019.	Art.2º, INCISO 1º, 15º, 17º, 22º y art. 59º de la Constitución política del Perú  Ley 27181 Ley General de Transporte Terrestre	Tipo de Investigación: Básico.  Diseño: No Experimental.  Nivel: Descriptivo,  Enfoque: Cualitativo.  Técnica de recolección de datos: Técnica de Guía de Entrevistas y técnica de entrevista a través de cuestionarios.
	<b>PROBLEMAS ESPECÍFICOS</b>	<b>OBJETIVOS ESPECÍFICOS</b>	<b>SUPUESTOS ESPECÍFICOS</b>	Decreto Supremo Nº 017-2009-MTC - Reglamento Nacional de Administración de Transporte.  Ordenanza 104 de la Municipalidad Metropolitana de Lima.	
	¿De qué forma el factor de la normatividad vigente permite que vehículos modificados pertenecientes a las empresas de transporte turísticos realicen actividad turística poniendo en riesgo la integridad física de las personas, Lima Metropolitana 2017 y 2019?	Analizar cómo el factor normatividad vigente permite que vehículos modificados pertenecientes a las empresas de transporte turísticos realicen actividad turística poniendo en riesgo la integridad física de las personas, Lima Metropolitana 2017 y 2019	El factor normatividad vigente permite que vehículos modificados pertenecientes a las empresas de transporte turísticos realicen actividad turística poniendo en riesgo la integridad física de las personas, Lima Metropolitana, 2017 y 2019.	Riesgo a la integridad física de las personas en Lima Metropolitana 2017 y 2019	
¿De qué forma el factor RNAT coadyuva para que vehículos modificados que pertenecen a las empresas de transporte turístico realicen servicios a turistas poniendo en riesgo la integridad física de las personas, Lima Metropolitana 2017 y 2019?	Evaluar de qué forma el factor RNAT coadyuva para que vehículos modificados que pertenecen a las empresas de transporte turístico realicen servicios a turistas poniendo en riesgo la integridad física de las personas, Lima Metropolitana 2017 y 2019	El factor Reglamento Nacional de Administración de Transporte coadyuva para que vehículos modificados que pertenecen a las empresas de transporte turístico realicen servicios a turistas poniendo en riesgo la integridad física de las personas, Lima Metropolitana 2017 y 2019.	El factor las autoridades correspondientes permiten que vehículos modificados que pertenecen a las empresas de transporte turístico realicen servicios a turistas, poniendo en riesgo la integridad física de las personas, Lima Metropolitana, 2017 y 2019.	El factor normatividad vigente.  El factor reglamento nacional de administración de transporte.	
¿De qué forma el factor respecto a las autoridades correspondientes permiten que vehículos modificados que pertenecen a las empresas de transporte turístico realicen servicios a turistas, poniendo en riesgo la integridad física de las personas, Lima Metropolitana 2017 y 2019	Analizar de qué forma el factor respecto a las autoridades correspondientes permiten que vehículos modificados que pertenecen a las empresas de transporte turístico realicen servicios a turistas, poniendo en riesgo la integridad física de las personas, Lima Metropolitana, 2017 y 2019.				

## **Anexo 2: Instrumentos**

### **Primera entrevista, realizada a los funcionarios del Ministerio de Transporte y Comunicaciones.**

- 1) ¿Existe una Normatividad vigente que permite a vehículos modificados pertenecientes a las empresas transporte turístico realicen actividad turística poniendo en riesgo a la integridad física de las personas Lima Metropolitana 2017 y 2019? Explique.
- 2) ¿Diga usted si en la actualidad existe una escala de sanciones para las empresas de transporte que brindan servicios de turismo mediante buses panorámicos en Lima Metropolitana? Explique.
- 3) ¿Cree usted que ante una regulación adecuada en cuanto a la fabricación y uso de vehículos fabricados para el transporte turístico en este caso buses panorámicos, produciría altos niveles de seguridad y conllevaría a reducir o hasta eliminar los accidentes de tránsito? Explique.
- 4) ¿Las autoridades correspondientes han permitido que vehículos modificados que pertenecen a las empresas de transporte turístico realicen servicios a turistas, poniendo en riesgo la integridad física de las personas en Lima Metropolitana 2017 y 2019? Explique.
- 5) ¿Cree usted que el RNAT ha coadyuvado para qué vehículos modificados que pertenecen a las empresas de transporte turístico realicen servicios a turistas poniendo en riesgo la integridad física de las personas en Lima Metropolitana 2017 y 2019? Explique.
- 6) ¿En la actualidad existe entidades del Estado que regulan la fabricación y/o modificación en la carrocería y chasis de buses panorámicos? Explique
- 7) ¿Está de acuerdo que el Ministerio de Transporte y Comunicaciones propongan implementar desde los grados básicos como primaria y secundaria una debida educación y sensibilización vial para reducir
- 8) accidentes de tránsito? Explique

## **Entrevista realizada a funcionarios de la Municipalidad Metropolitana de Lima.**

- 1) ¿La Normatividad vigente permite que vehículos modificados pertenecientes a las empresas transporte turístico realicen actividad turística poniendo en riesgo a la integridad física de las personas Lima Metropolitana 2017 y 2019? Explique.
- 2) ¿Cree usted que las autoridades correspondientes han permitido que vehículos modificados que pertenecen a las empresas de transporte turístico realicen servicios a turistas, poniendo en riesgo la integridad física de las personas en Lima Metropolitana 2017 y 2019? Explique.
- 3) ¿Cuenta en la actualidad la Municipalidad Metropolitana de Lima, con una estadística que brinde información sobre el estado en que se encuentre los niveles de seguridad respecto a los servicios turísticos que brindan las empresas de transporte a través de los denominados buses panorámicos? Explique.
- 4) ¿La Municipalidad Metropolitana de Lima en la actualidad posee una norma la cual permita la fiscalización a las empresas de transporte que brindan servicio turístico y así mismos sus buses panorámicos? Explique.
- 5) ¿Ante un eventual accidente de tránsito ocasionado por buses panorámicos siendo como en los casos sucedidos en el año 2017 por la empresa Green Bus y en el año 2019 por la empresa Mirabus, la Municipalidad Metropolitana de Lima cuenta con una normativa vigente para sancionar a las empresas de transporte quien brindo el servicio de transporte turístico mediante buses panorámicos? Explique
- 6) ¿Considera usted que el RNAT ha coadyuvado para qué vehículos modificados que pertenecen a las empresas de transporte turístico realicen servicios a turistas poniendo en riesgo la integridad física de las personas en Lima Metropolitana 2017 y 2019? Explique.
- 7) La Municipalidad de Lima Metropolitana en referencia de los casos del 2017 y 2019 ¿ha tomado medidas al respecto para disminuir estos tipos de accidentes de tránsito?

## **Entrevista realizada a los funcionarios de la Municipalidad Distrital del Rímac**

- 1) ¿La Normatividad vigente permite que vehículos modificados pertenecientes a las empresas transporte turístico realicen actividad turística poniendo en riesgo a la integridad física de las personas Lima Metropolitana 2017 y 2019? Explique
- 2) ¿Cree usted que las autoridades correspondientes han permitido que vehículos modificados que pertenecen a las empresas de transporte turístico realicen servicios a turistas, poniendo en riesgo la integridad física de las personas en el distrito de Rímac 2017 y 2019? Explique
- 3) ¿Cuenta en la actualidad la Municipalidad Distrital del Rímac con una estadística que brinde información sobre el estado en el que se encuentran los niveles de seguridad respecto a los servicios turísticos que brindan las empresas de transporte a través de los denominados buses panorámicos? Explique.
- 4) ¿La Municipalidad Distrital del Rímac en la actualidad posee una norma la cual permita la fiscalización a las empresas de transporte que brindan servicio turístico y asimismo a sus buses panorámicos? Explique.
- 5) ¿Ante un eventual accidente de tránsito ocasionados por buses panorámicos siendo como en el caso de fecha 09 de julio del 2017 Cerro San Cristóbal la Municipalidad Distrital del Rímac cuenta con una normativa vigente para sancionar a la empresa de transporte la cual brindo el servicio de transporte turístico mediante buses panorámicos? Explique.
- 6) ¿Considera usted que el RNAT ha coadyuvado para qué vehículos modificados que pertenecen a las empresas de transporte turístico realicen servicios a turistas poniendo en riesgo la integridad física de las personas en Lima Metropolitana 2017 y 2019? Explique.
- 7) ¿La Municipalidad Distrital del Rímac en referencia de los casos como el de fecha 09 de julio del 2017 Cerro San Cristóbal en el distrito del Rímac ha tomado medidas al respecto para disminuir estos tipos de accidentes de tránsito en su distrito? Explique.

### **Entrevista realizada a los Abogados expertos en temas de transporte.**

- 1) ¿La normatividad vigente permite que vehículos modificados pertenecientes a las empresas de transporte turísticos realicen actividad turística poniendo en riesgo la integridad de las personas, Lima Metropolitana 2017 y 2019? Explique.
- 2) ¿Las autoridades correspondientes han permitido que vehículos modificados que pertenecen a las empresas de transporte turístico realicen servicios a turistas, poniendo en riesgo la integridad de las personas, Lima Metropolitana, 2017 y 2019? Explique.
- 3) ¿Existe una legislación actual que regule la fabricación, utilización y sancione a las empresas de transporte turísticos que realicen servicios a turistas a través de buses panorámicos? Explique.
- 4) ¿Diga usted si en la actualidad existe una debida regulación de seguros con coberturas especiales para esa clase de vehículos y si ello incide en el aumento de la informalidad y los accidentes de tránsito? Explique.
- 5) ¿Ante un accidente de tránsito ocasionado por buses panorámicos como en el caso de fecha 09 de julio del 2017 - ¿Cerro San Cristóbal y así como el de fecha 25 de noviembre del 2019 – Mirabus, en la actualidad existe una normativa vigente para sancionar a la empresa de transporte el cual brindo el servicio de transporte turístico mediante este tipo de buses modificados? Explique
- 6) ¿Cree usted que pueden existir factores normativos que contribuyan para que vehículos modificados – buses panorámicos que pertenecen a empresas de transporte turísticos los cuales brindan servicios a turistas no pongan en riesgo la integridad de las personas en Lima Metropolitana? Explique.
- 7) ¿Considera usted que el RNAT ha coadyuvado para qué vehículos modificados que pertenecen a las empresas de transporte turístico realicen servicios a turistas poniendo en riesgo la integridad física de las personas en Lima Metropolitana 2017 y 2019? Explique.



### Anexo 3: Instrumentos de Validación de expertos



#### FORMATO A

#### VALIDEZ DEL INSTRUMENTO DE INVESTIGACION POR JUICIO DE EXPERTO

TESIS: **FACTORES POR LOS CUALES VEHICULOS MODIFICADOS PARA EL TRANSPORTE TURISTICO PONEN EN RIESGO LA INTEGRIDAD FISICA DE LAS PERSONAS, LIMA METROPOLITANA, 2017 y 2019.**

Investigador: BACH. Córdova Hermoza, Jesús Orlando.

Indicación: Señor certificador, se le pide su colaboración para luego de un riguroso análisis de los ítems de las encuestas respecto a los **Factores por los cuales vehículos modificados para el transporte turístico ponen en riesgo la integridad física de las personas, Lima Metropolitana, 2017 y 2019**, que a usted se le muestra, marque con un aspa el casillero que crea conveniente de acuerdo con los requisitos mínimos de formación para su posterior aplicación.

**NOTA:** Se ha trabajado con preguntas mixtas, donde el entrevistado ha podido marcar entre las alternativas SI y No. Con el siguiente cuadro hago referencia al tipo de respuestas que ha tenido cada entrevistado.

SI	
NO	



**TESIS: Factores por los cuales vehículos modificados para el transporte turístico ponen en riesgo la integridad física de las personas, Lima Metropolitana, 2017 y 2019**

Item	<b>Primera entrevista, realizada a los funcionarios del Ministerio de Transporte y Comunicaciones.</b>	SI	NO
1	¿Existe una Normatividad vigente que permite a vehículos modificados pertenecientes a las empresas transporte turístico realicen actividad turística poniendo en riesgo a la integridad física de las personas Lima Metropolitana 2017 y 2019? Explique.		
2	¿Diga usted si en la actualidad existe una escala de sanciones para las empresas de transporte que brindan servicios de turismo mediante buses panorámicos en Lima Metropolitana? Explique.		
3	¿Cree usted que ante una regulación adecuada en cuanto a la fabricación y uso de vehículos fabricados para el transporte turístico en este caso buses panorámicos, produciría altos niveles de seguridad y conllevaría a reducir o hasta eliminar los accidentes de tránsito? Explique.		
4	¿Las autoridades correspondientes han permitido que vehículos modificados que pertenecen a las empresas de transporte turístico realicen servicios a turistas, poniendo en riesgo la integridad física de las personas en Lima Metropolitana 2017 y 2019? Explique.		
5	¿Cree usted que el RNAT ha coadyuvado para qué vehículos modificados que pertenecen a las empresas de transporte turístico realicen servicios a turistas poniendo en riesgo la integridad física de las personas en Lima Metropolitana 2017 y 2019? Explique.		
6	¿En la actualidad existe entidades del Estado que regulan la fabricación y/o modificación en la carrocería y chasis de buses panorámicos? Explique		
7	¿Está de acuerdo que el Ministerio de Transporte y Comunicaciones propongan implementar desde los grados básicos como primaria y secundaria una debida educación y sensibilización vial para reducir accidentes de tránsito? Explique		

Item	Entrevista realizada a funcionarios de la Municipalidad Metropolitana de Lima.	SI	NO
1	¿La Normatividad vigente permite que vehículos modificados pertenecientes a las empresas transporte turístico realicen actividad turística poniendo en riesgo a la integridad física de las personas Lima Metropolitana 2017 y 2019? Explique.		
2	¿Cree usted que las autoridades correspondientes han permitido que vehículos modificados que pertenecen a las empresas de transporte turístico realicen servicios a turistas, poniendo en riesgo la integridad física de las personas en Lima Metropolitana 2017 y 2019? Explique.		
3	¿Cuenta en la actualidad la Municipalidad Metropolitana de Lima, con una estadística que brinde información sobre el estado en que se encuentre los niveles de seguridad respecto a los servicios turísticos que brindan las empresas de transporte a través de los denominados buses panorámicos? Explique.		
4	¿La Municipalidad Metropolitana de Lima en la actualidad posee una norma la cual permita la fiscalización a las empresas de transporte que brindan servicio turístico y así mismos sus buses panorámicos? Explique.		
5	¿ Ante un eventual accidente de tránsito ocasionado por buses panorámicos siendo como en los casos sucedidos en el año 2017 por la empresa Green Bus y en el años 2019 por la empresa Mirabus, la Municipalidad Metropolitana de Lima cuenta con una normativa vigente para sancionar a las empresas de transporte quien brindo el servicio de transporte turístico mediante buses panorámicos? Explique		

6	<p>¿Considera usted que el RNAT ha coadyuvado para que vehículos modificados que pertenecen a las empresas de transporte turístico realicen servicios a turistas poniendo en riesgo la integridad física de las personas en Lima Metropolitana 2017 y 2019? Explique.</p>		
7	<p>La Municipalidad de Lima Metropolitana en referencia de los casos del 2017 y 2019 ¿ha tomado medidas al respecto para disminuir estos tipos de accidentes de tránsito?</p>		

Item	Entrevista realizada a los funcionarios de la Municipalidad Distrital del Rímac	SI	NO
1	¿La Normatividad vigente permite que vehículos modificados pertenecientes a las empresas transporte turístico realicen actividad turística poniendo en riesgo a la integridad física de las personas Lima Metropolitana 2017 y 2019? Explique		
2	¿Cree usted que las autoridades correspondientes han permitido que vehículos modificados que pertenecen a las empresas de transporte turístico realicen servicios a turistas, poniendo en riesgo la integridad física de las personas en el distrito de Rímac 2017 y 2019? Explique		
3	¿Cuenta en la actualidad la Municipalidad Distrital del Rímac con una estadística que brinde información sobre el estado en el que se encuentran los niveles de seguridad respecto a los servicios turísticos que brindan las empresas de transporte a través de los denominados buses panorámicos? Explique.		
4	¿La Municipalidad Distrital del Rímac en la actualidad posee una norma la cual permita la fiscalización a las empresas de transporte que brindan servicio turístico y asimismo a sus buses panorámicos? Explique.		
5	¿Ante un eventual accidente de tránsito ocasionados por buses panorámicos siendo como en el caso de fecha 09 de julio del 2017 Cerro San Cristóbal la Municipalidad Distrital del Rímac cuenta con una normativa vigente para sancionar a la empresa de transporte la cual brindo el servicio de transporte turístico mediante buses panorámicos? Explique.		

6	¿Considera usted que el RNAT ha coadyuvado para que vehículos modificados que perecen a las empresas de transporte turístico realicen servicios a turistas poniendo en riesgo la integridad física de las personas en Lima Metropolitana 2017 y 2019? Explique.		
7	¿La Municipalidad Distrital del Rímac en referencia de los casos como el de fecha 09 de julio del 2017 Cerro San Cristóbal en el distrito del Rímac ha tomado medidas al respecto para disminuir estos tipos de accidentes de tránsito en su distrito? Explique.		

Item	Entrevista realizada a los Abogados expertos en temas de transporte.	SI	NO
1	¿La normatividad vigente permite que vehículos modificados pertenecientes a las empresas de transporte turísticos realicen actividad turística poniendo en riesgo la integridad de las personas, Lima Metropolitana 2017 y 2019? Explique.		
2	¿Las autoridades correspondientes han permitido que vehículos modificados que pertenecen a las empresas de transporte turístico realicen servicios a turistas, poniendo en riesgo la integridad de las personas, Lima Metropolitana, 2017 y 2019? Explique.		
3	¿Existe una legislación actual que regule la fabricación, utilización y sancione a las empresas de transporte turísticos que realicen servicios a turistas a través de buses panorámicos? Explique.		
4	¿Diga usted si en la actualidad existe una debida regulación de seguros con coberturas especiales para esa clase de vehículos y si ello incide en el aumento de la informalidad y los accidentes de tránsito? Explique.		
5	¿Ante un accidente de tránsito ocasionado por buses panorámicos como en el caso de fecha 09 de julio del 2017 - ¿Cerro San Cristóbal y así como el de fecha 25 de noviembre del 2019 – Mirabus, en la actualidad existe una normativa vigente para sancionar a la empresa de transporte el cual brindo el servicio de transporte turístico mediante este tipo de buses modificados? Explique		
6	¿Cree usted que pueden existir factores normativos que contribuyan para que vehículos modificados – buses panorámicos que pertenecen a empresas de transporte turísticos los cuales brindan servicios a turistas no pongan en riesgo la integridad de las personas en Lima Metropolitana? Explique.		

7	¿Considera usted que el RNAT ha coadyuvado para que vehículos modificados que pertenecen a las empresas de transporte turístico realicen servicios a turistas poniendo en riesgo la integridad física de las personas en Lima Metropolitana 2017 y 2019? Explique.		
---	--	--	--





### PROMEDIO DE VALORACIÓN

95 %

### OPINIÓN DE APLICABILIDAD

a) Deficiente      b) Baja      c) Regular      d) Buenas      **e) Muy buena**

Nombres y Apellidos: VICTOR RAUL VIVAR DIAZ

DNI N°: 32814221

Teléfono/Celular: 965453491 / 975043498

Dirección domiciliaria: Calle Cuba Mz K-1, Lote 8 Urb. Santa Patricia, La Molina

Título Profesional: ABOGADO

Grado Académico: MAGISTER

Mención: MAESTRO EN DERECHO PENAL



DNI - 32814221  
VICTOR RAUL VIVAR DIAZ  
MAGISTER  
Firma

Lugar y fecha: Lima, 06 de diciembre de 2020.



**FORMATO B**

**FICHAS DE VALIDACIÓN DEL INFORME DE OPINIÓN POR JUICIO DE EXPERTO**

**I.DATOS GENERALES**

**FACTORES POR LOS CUALES VEHICULOS MODIFICADOS PARA EL TRANSPORTE TURISTICO PONEN EN RIESGO LA INTEGRIDAD FISICA DE LAS PERSONAS, LIMA METROPOLITANA, 2017 y 2019.**

Nombre del Instrumento: **ENTREVISTA**

**II.ASPECTOS DE VALIDACIÓN**

Indicadores	Criterios	5	1	1	2	2	3	3	4	4	5	5	6	6	7	7	8	8	9	9	1		
		0	5	0	5	0	5	0	5	0	5	0	5	0	5	0	5	0	5	0	5	0	
1. Claridad	Está formulado con lenguaje apropiado.																				X		
2. Objetividad	Esta expresado en conductas observables																					X	
3. Actualidad	Adecuado al avance de la ciencia pedagógica																					X	
4. Organización	Existe una organización lógica																					X	
5. Suficiencia	Comprende los aspectos en calidad y cantidad																					X	
6. Intencionalidad	Adecuado para valorar los instrumentos de investigación																					X	
7. Consistencia	Basado en aspectos teóricos científicos.																					X	
8. Coherencia	Entre los índices e indicadores																					X	





## PROMEDIO DE VALORACIÓN

**95 %**

## OPINIÓN DE APLICABILIDAD

a) Deficiente      b) Baja      c) Regular      d) Buenas      **e) Muy buena**

Nombres y Apellidos: VICTOR RAUL VIVAR DIAZ

DNI N°: 32814221

Teléfono/Celular: 965453491 / 975043498

Dirección domiciliaria: Calle Cuba Mz K-1, Lote 8 Urb. Santa Patricia, LA MOLINA.

Título Profesional: ABOGADO

Grado Académico: MAGISTER

Mención: MAESTRO EN DERECHO PENAL

DNI - 32814221  
VICTOR RAUL VIVAR DIAZ  
MAGISTER

Firma

Lugar y fecha: Lima, 06 de diciembre de 2020.



## FORMATO A

### VALIDEZ DEL INSTRUMENTO DE INVESTIGACION POR JUICIO DE EXPERTO

TESIS: **FACTORES POR LOS CUALES VEHICULOS MODIFICADOS PARA EL TRANSPORTE TURISTICO PONEN EN RIESGO LA INTEGRIDAD FISICA DE LAS PERSONAS, LIMA METROPOLITANA, 2017 y 2019.**

Investigador: BACH. Córdova Hermoza, Jesús Orlando.

Indicación: Señor certificador, se le pide su colaboración para luego de un riguroso análisis de los ítems de las encuestas respecto a los ***Factores por los cuales vehículos modificados para el transporte turístico ponen en riesgo la integridad física de las personas, Lima Metropolitana, 2017 y 2019***, que a usted se le muestra, marque con un aspa el casillero que crea conveniente de acuerdo con los requisitos mínimos de formación para su posterior aplicación.

**NOTA:** Se ha trabajado con preguntas mixtas, donde el entrevistado ha podido marcar entre las alternativas SI y No. Con el siguiente cuadro hago referencia al tipo de respuestas que ha tenido cada entrevistado.

SI	
NO	



**TESIS: Factores por los cuales vehículos modificados para el transporte turístico ponen en riesgo la integridad física de las personas, Lima Metropolitana, 2017 y 2019**

Item	<b>Primera entrevista, realizada a los funcionarios del Ministerio de Transporte y Comunicaciones.</b>	SI	NO
1	¿Existe una Normatividad vigente que permite a vehículos modificados pertenecientes a las empresas transporte turístico realicen actividad turística poniendo en riesgo a la integridad física de las personas Lima Metropolitana 2017 y 2019? Explique.		
2	¿Diga usted si en la actualidad existe una escala de sanciones para las empresas de transporte que brindan servicios de turismo mediante buses panorámicos en Lima Metropolitana? Explique.		
3	¿Cree usted que ante una regulación adecuada en cuanto a la fabricación y uso de vehículos fabricados para el transporte turístico en este caso buses panorámicos, produciría altos niveles de seguridad y conllevaría a reducir o hasta eliminar los accidentes de tránsito? Explique.		
4	¿Las autoridades correspondientes han permitido que vehículos modificados que pertenecen a las empresas de transporte turístico realicen servicios a turistas, poniendo en riesgo la integridad física de las personas en Lima Metropolitana 2017 y 2019?		
5	¿Cree usted que el RNAT ha coadyuvado para qué vehículos modificados que perecen a las empresas de transporte turístico realicen servicios a turistas poniendo en riesgo la integridad física de las personas en Lima Metropolitana 2017 y 2019? Explique		
6	¿En la actualidad existe entidades del Estado que regulan la fabricación y/o modificación en la carrocería y chasis de buses panorámicos? Explique		
7	¿Está de acuerdo que el Ministerio de Transporte y Comunicaciones propongan implementar desde los grados básicos como primaria y secundaria una debida educación y sensibilización vial para reducir accidentes de tránsito? Explique		

Item	Entrevista realizada a funcionarios de la Municipalidad Metropolitana de Lima.	SI	NO
1	¿La Normatividad vigente permite que vehículos modificados pertenecientes a las empresas transporte turístico realicen actividad turística poniendo en riesgo a la integridad física de las personas Lima Metropolitana 2017 y 2019?		
2	¿Cree usted que las autoridades correspondientes han permitido que vehículos modificados que pertenecen a las empresas de transporte turístico realicen servicios a turistas, poniendo en riesgo la integridad física de las personas en Lima Metropolitana 2017 y 2019?		
3	¿Cuenta en la actualidad la Municipalidad Metropolitana de Lima, con una estadística que brinde información sobre el estado en que se encuentre los niveles de seguridad respecto a los servicios turísticos que brindan las empresas de transporte a través de los denominados buses panorámicos? Explique.		
4	¿La Municipalidad Metropolitana de Lima en la actualidad posee una norma la cual permita la fiscalización a las empresas de transporte que brindan servicio turístico y así mismos sus buses panorámicos? Explique.		
5	¿Ante un eventual accidente de tránsito ocasionado por buses panorámicos siendo como en los casos sucedidos en el año 2017 por la empresa Green Bus y en el años 2019 por la empresa Mirabus, la Municipalidad Metropolitana de Lima cuenta con una normativa vigente para sancionar a las empresas de transporte quien brindo el servicio de transporte turístico mediante buses panorámicos? Explique.		
6	¿Considera usted que el RNAT ha coadyuvado para qué vehículos modificados que perecen a las empresas de transporte turístico realicen servicios a turistas poniendo en riesgo la integridad física de las personas en Lima Metropolitana 2017 y 2019? Explique.		

7	La Municipalidad de Lima Metropolitana en referencia de los casos del 2017 y 2019 ¿ha tomado medidas al respecto para disminuir estos tipos de accidentes de tránsito?		
---	--	--	--



Item	Entrevista realizada a los funcionarios de la Municipalidad Distrital del Rímac	SI	NO
1	¿La Normatividad vigente permite que vehículos modificados pertenecientes a las empresas transporte turístico realicen actividad turística poniendo en riesgo a la integridad física de las personas Lima Metropolitana 2017 y 2019? Explique		
2	¿Cree usted que las autoridades correspondientes han permitido que vehículos modificados que pertenecen a las empresas de transporte turístico realicen servicios a turistas, poniendo en riesgo la integridad física de las personas en el distrito de Rímac 2017 y 2019?		
3	¿Cuenta en la actualidad la Municipalidad Distrital del Rímac con una estadística que brinde información sobre el estado en el que se encuentran los niveles de seguridad respecto a los servicios turísticos que brindan las empresas de transporte a través de los denominados buses panorámicos? Explique.		
4	¿La Municipalidad Distrital del Rímac en la actualidad posee una norma la cual permita la fiscalización a las empresas de transporte que brindan servicio turístico y asimismo a sus buses panorámicos? Explique.		
5	¿Ante un eventual accidente de tránsito ocasionados por buses panorámicos siendo como en el caso de fecha 09 de julio del 2017 Cerro San Cristóbal la Municipalidad Distrital del Rímac cuenta con una normativa vigente para sancionar a la empresa de transporte la cual brindo el servicio de transporte turístico mediante buses panorámicos? Explique.		

6	¿Considera usted que el RNAT ha coadyuvado para que vehículos modificados que pertenecen a las empresas de transporte turístico realicen servicios a turistas poniendo en riesgo la integridad física de las personas en Lima Metropolitana 2017 y 2019?		
7	¿La Municipalidad Distrital del Rímac en referencia de los casos como el de fecha 09 de julio del 2017 Cerro San Cristóbal en el distrito del Rímac ha tomado medidas al respecto para disminuir estos tipos de accidentes de tránsito en su distrito? Explique.		

Item	Entrevista realizada a los Abogados expertos en temas de transporte.	SI	NO
1	¿La normatividad vigente permite que vehículos modificados pertenecientes a las empresas de transporte turísticos realicen actividad turística poniendo en riesgo la integridad de las personas, Lima Metropolitana 2017 y 2019? Explique.		
2	¿Las autoridades correspondientes han permitido que vehículos modificados que pertenecen a las empresas de transporte turístico realicen servicios a turistas, poniendo en riesgo la integridad de las personas, Lima Metropolitana, 2017 y 2019?		
3	¿Existe una legislación actual que regule la fabricación, utilización y sancione a las empresas de transporte turísticos que realicen servicios a turistas a través de buses panorámicos? Explique.		
4	¿Diga usted si en la actualidad existe una debida regulación de seguros con coberturas especiales para esa clase de vehículos y si ello incide en el aumento de la informalidad y los accidentes de tránsito? Explique.		
5	¿Ante un accidente de tránsito ocasionado por buses panorámicos como en el caso de fecha 09 de julio del 2017 - ¿Cerro San Cristóbal y así como el de fecha 25 de noviembre del 2019 – Mirabus, en la actualidad existe una normativa vigente para sancionar a la empresa de transporte el cual brindo el servicio de transporte turístico mediante este tipo de buses modificados? Explique		
6	¿Cree usted que pueden existir factores normativos que contribuyan para que vehículos modificados – buses panorámicos que pertenecen a empresas de transporte turísticos los cuales brindan servicios a turistas no pongan en riesgo la integridad de las personas en Lima Metropolitana? Explique.		

7	¿Considera usted que el RNAT ha coadyuvado para que vehículos modificados que pertenecen a las empresas de transporte turístico realicen servicios a turistas poniendo en riesgo la integridad física de las personas en Lima Metropolitana 2017 y 2019? Explique		
---	---	--	--



### PROMEDIO DE VALORACIÓN

**90%**

### OPINIÓN DE APLICABILIDAD

a) Deficiente      b) Baja      c) Regular      d) Buenas      e) Muy buena

Nombres y Apellidos: ODALIS NAYLET SOLF DELFIN

DNI N°: 4186378

Teléfono/Celular: 962225882

Dirección domiciliaria: Calle las Letras 199. Dpto.403. SAN BORJA

Título Profesional: CIRUJANO DENTISTA

Grado Académico: MAGISTER

Mención: MAESTRO EN INVESTIGACIÓN Y DOCENCIA UNIVERSITARIA

---

Firma

Lugar y fecha: 04 /10 /2020 – LIMA



**FORMATO B**

**FICHAS DE VALIDACIÓN DEL INFORME DE OPINIÓN POR JUICIO DE EXPERTO**

**I.DATOS GENERALES**

**FACTORES POR LOS CUALES VEHICULOS MODIFICADOS PARA EL TRANSPORTE TURISTICO PONEN EN RIESGO LA INTEGRIDAD FISICA DE LAS PERSONAS, LIMA METROPOLITANA, 2017 y 2019.**

Nombre del Instrumento: **ENTREVISTA**

**II.ASPECTOS DE VALIDACIÓN**

Indicadores	Criterios	5	1	1	2	2	3	3	4	4	5	5	6	6	7	7	8	8	9	9	1	
		0	5	0	5	0	5	0	5	0	5	0	5	0	5	0	5	0	5	0	5	0
1. Claridad	Está formulado con lenguaje apropiado.																			X		
2. Objetividad	Esta expresado en conductas observables																				X	
3. Actualidad	Adecuado al avance de la ciencia pedagógica																				X	
4. Organización	Existe una organización lógica																				X	
5. Suficiencia	Comprende los aspectos en calidad y cantidad																				X	
6. Intencionalidad	Adecuado para valorar los instrumentos de investigación																				X	
7. Consistencia	Basado en aspectos teóricos científicos.																				X	
8. Coherencia	Entre los índices e indicadores																				X	





### PROMEDIO DE VALORACIÓN

**90%**

### OPINIÓN DE APLICABILIDAD

a) Deficiente      b) Baja      c) Regular      d) Buenas      e) Muy buena

Nombres y Apellidos: ODALIS NAYLET SOLF DELFIN

DNI N°: 4186378

Teléfono/Celular: 962225882

Dirección domiciliaria: Calle las Letras 199. Dpto.403. SAN BORJA

Título Profesional: CIRUJANO DENTISTA

Grado Académico: MAGISTER

Mención: MAESTRO EN INVESTIGACIÓN Y DOCENCIA UNIVERSITARIA

---

Firma

Lugar y fecha: 18 /10 /2020 – LIMA



## **Anexo 4: Cuestionario de entrevista**

### **Primera entrevista, realizada a los funcionarios del Ministerio de Transporte y Comunicaciones.**

- 1) ¿Existe una Normatividad vigente que permite a vehículos modificados pertenecientes a las empresas transporte turístico realicen actividad turística poniendo en riesgo a la integridad física de las personas Lima Metropolitana 2017 y 2019? Explique.
- 2) ¿Diga usted si en la actualidad existe una escala de sanciones para las empresas de transporte que brindan servicios de turismo mediante buses panorámicos en Lima Metropolitana? Explique.
- 3) ¿Cree usted que ante una regulación adecuada en cuanto a la fabricación y uso de vehículos modificados para el transporte turístico en este caso buses panorámicos, produciría altos niveles de seguridad y conllevaría a reducir o hasta eliminar los accidentes de tránsito? Explique.
- 4) ¿Las autoridades correspondientes han permitido que vehículos modificados que pertenecen a las empresas de transporte turístico realicen servicios a turistas, poniendo en riesgo la integridad física de las personas en Lima Metropolitana 2017 y 2019? Explique.
- 5) ¿Cree usted que el RNAT ha coadyuvado para qué vehículos modificados que pertenecen a las empresas de transporte turístico realicen servicios a turistas poniendo en riesgo la integridad física de las personas en Lima Metropolitana 2017 y 2019? Explique.
- 6) ¿En la actualidad existe entidades del Estado que regulan la fabricación y/o modificación en la carrocería y chasis de buses panorámicos? Explique
- 7) ¿Está de acuerdo que el Ministerio de Transporte y Comunicaciones propongan implementar desde los grados básicos como primaria y secundaria una debida educación y sensibilización vial para reducir accidentes de tránsito? Explique

## **Entrevista realizada a funcionarios de la Municipalidad Metropolitana de Lima.**

- 1) ¿La Normatividad vigente permite que vehículos modificados pertenecientes a las empresas de transporte turístico realicen actividad turística poniendo en riesgo a la integridad física de las personas Lima Metropolitana 2017 y 2019? Explique.
- 2) ¿Cree usted que las autoridades correspondientes han permitido que vehículos modificados que pertenecen a las empresas de transporte turístico realicen servicios a turistas, poniendo en riesgo la integridad física de las personas en Lima Metropolitana 2017 y 2019? Explique.
- 3) ¿Cuenta en la actualidad la Municipalidad Metropolitana de Lima, con una estadística que brinde información sobre el estado en que se encuentran los niveles de seguridad respecto a los servicios turísticos que brindan las empresas de transporte a través de los denominados buses panorámicos? Explique.
- 4) ¿La Municipalidad Metropolitana de Lima en la actualidad posee una norma la cual permita la fiscalización a las empresas de transporte que brindan servicio turístico y así mismos sus buses panorámicos? Explique.
- 5) ¿Ante un eventual accidente de tránsito ocasionado por buses panorámicos siendo como en los casos sucedidos en el año 2017 por la empresa Green Bus y en el año 2019 por la empresa Mirabus, la Municipalidad Metropolitana de Lima cuenta con una normativa vigente para sancionar a las empresas de transporte quien brindo el servicio de transporte turístico mediante buses panorámicos? Explique
- 6) ¿Considera usted que el RNAT ha coadyuvado para qué vehículos modificados que pertenecen a las empresas de transporte turístico realicen servicios a turistas poniendo en riesgo la integridad física de las personas en Lima Metropolitana 2017 y 2019? Explique.
- 7) La Municipalidad de Lima Metropolitana en referencia de los casos del 2017 y 2019 ¿ha tomado medidas al respecto para disminuir estos tipos de accidentes de tránsito?

## **Entrevista realizada a los funcionarios de la Municipalidad Distrital del Rímac**

- 1) ¿La Normatividad vigente permite que vehículos modificados pertenecientes a las empresas transporte turístico realicen actividad turística poniendo en riesgo a la integridad física de las personas Lima Metropolitana 2017 y 2019? Explique
- 2) ¿Cree usted que las autoridades correspondientes han permitido que vehículos modificados que pertenecen a las empresas de transporte turístico realicen servicios a turistas, poniendo en riesgo la integridad física de las personas en el distrito de Rímac 2017 y 2019? Explique
- 3) ¿Cuenta en la actualidad la Municipalidad Distrital del Rímac con una estadística que brinde información sobre el estado en el que se encuentran los niveles de seguridad respecto a los servicios turísticos que brindan las empresas de transporte a través de los denominados “buses panorámicos”? Explique.
- 4) ¿La Municipalidad Distrital del Rímac en la actualidad posee una norma la cual permita la fiscalización a las empresas de transporte que brindan servicio turístico y asimismo a sus buses panorámicos? Explique.
- 5) ¿Ante un eventual accidente de tránsito ocasionados por buses panorámicos siendo como en el caso de fecha nueve de julio del dos mil diecisiete – Cerro San Cristóbal la Municipalidad Distrital del Rímac cuenta con una normativa vigente para sancionar a la empresa de transporte la cual brindo el servicio de transporte turístico mediante buses panorámicos? Explique.
- 6) ¿Considera usted que el RNAT ha coadyuvado para qué vehículos modificados que pertenecen a las empresas de transporte turístico realicen servicios a turistas poniendo en riesgo la integridad física de las personas en Lima Metropolitana 2017 y 2019? Explique.
- 7) ¿La Municipalidad Distrital del Rímac en referencia de los casos como el de fecha nueve de julio del dos mil diecisiete – Cerro San Cristóbal en el distrito del Rímac ha tomado medidas al respecto para disminuir estos tipos de accidentes de tránsito en su distrito? Explique.

### **Entrevista realizada a los Abogados expertos en temas de transporte.**

- 1) ¿La normatividad vigente permite que vehículos modificados pertenecientes a las empresas de transporte turístico realicen actividad turística poniendo en riesgo la integridad de las personas, Lima Metropolitana 2017 y 2019? Explique.
  - 2) ¿Las autoridades correspondientes han permitido que vehículos modificados que pertenecen a las empresas de transporte turístico realicen servicios a turistas, poniendo en riesgo la integridad de las personas, Lima Metropolitana, 2017 y 2019? Explique.
  - 3) ¿Existe una legislación actual que regule la fabricación, utilización y sancione a las empresas de transporte turístico que realicen servicios a turistas a través de buses panorámicos? Explique.
  - 4) ¿Diga usted si en la actualidad existe una debida regulación de seguros con coberturas especiales para esa clase de vehículos y si ello incide en el aumento de la informalidad y los accidentes de tránsito? Explique.
  - 5) ¿Ante un accidente de tránsito ocasionado por buses panorámicos como en el caso de fecha nueve de julio del dos mil diecisiete - Cerro San Cristóbal y así como el de fecha veinticinco de noviembre del dos mil diecinueve – Mirabus, en la actualidad existe una normativa vigente para sancionar a la empresa de transporte el cual brindo el servicio de transporte turístico mediante este tipo de buses modificados? Explique
  - 6) ¿Cree usted que pueden existir factores normativos que contribuyan para que vehículos modificados – buses panorámicos que pertenecen a empresas de transporte turísticos los cuales brindan servicios a turistas no pongan en riesgo la integridad de las personas en Lima Metropolitana? Explique.
- ¿Considera usted que el RNAT ha coadyuvado para qué vehículos modificados que pertenecen a las empresas de transporte turístico realicen servicios a turistas poniendo en riesgo la integridad física de las personas en Lima Metropolitana 2017 y 2019? Explique.