

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL PERÚ**  
**ESCUELA DE POSGRADO**



PONTIFICIA  
**UNIVERSIDAD**  
**CATÓLICA**  
DEL PERÚ

“Limitaciones en la recopilación y uso de la información de  
accidentes de tránsito en la Policía Nacional del Perú”

Tesis para optar el grado de Magíster en Ciencia Política

AUTOR

Mario Guido Villacorta Ruiz

ASESOR

Enrique Patriau Hildebrandt

Lima, abril del 2015

2

ÍNDICE

Introducción.....3

Capítulo 1: Marco teórico/ Metodología.....7

    A. Marco teórico.....7

        1. La seguridad como problema público.

        2. Las políticas públicas y la seguridad vial.

            2.1 La seguridad vial como política pública.

        3. La importancia de la información estadística para el diseño de políticas de seguridad vial.

        4. La seguridad vial en el Perú y en el mundo.

    B. Metodología.....21

Capítulo 2: Estudio de caso.....24

Capítulo 3: Conclusiones/Recomendaciones.....36

    A. Conclusiones.....36

    B. Recomendaciones.....38

Bibliografía.....40

Anexos.....45

## INTRODUCCIÓN

Los accidentes de tránsito constituyen un importante problema público. En el Perú, se estima que “cada 7 minutos se produce un accidente de tránsito, 9 personas han fallecido diariamente como consecuencia de los accidentes de tránsito en la última década, ocurren más de 100,000 accidentes de tránsito al año, y hay alrededor de 80,000 heridos por accidentes de tránsito al año”<sup>1</sup>. Asimismo, las proyecciones indican que, sin un renovado compromiso con la prevención, estas cifras aumentarán significativamente en la siguiente década.

Sin embargo, la tragedia familiar que se esconde tras estas cifras atrae menos la atención de las autoridades y de los medios de comunicación que otras.

La Policía Nacional del Perú (PNP), como institución fundamental del Estado al servicio de la sociedad, cuya misión es garantizar la seguridad y tranquilidad pública, requiere de medidas urgentes que le permitan dar respuesta a las grandes demandas y expectativas de la sociedad, garantizando niveles óptimos de seguridad vial, con acciones capaces de transformar radicalmente los esquemas tradicionales de gestión, en razón de que las actuales son insuficientes.

Necesita que su organización se inserte en el proceso de modernización de la gestión del Estado, cuya finalidad fundamental es la obtención de mayores niveles de eficiencia del aparato estatal, mediante la innovación de sus procesos hacia una

---

<sup>1</sup> Análisis de las estadísticas de accidentes de tránsito proporcionada por la Dirección de Estadística de la PNP.

“gestión por resultados”, priorizando y optimizando el uso de los recursos públicos de manera que logre una mejor atención a la ciudadanía, permitiéndole alcanzar niveles óptimos de satisfacción ciudadana.

No obstante la urgencia evidente de innovación, el reto de forjar una organización sólida en valores, principios y altamente efectiva en materia de seguridad vial no es una tarea que pueda realizarse por la simple expedición de un dispositivo legal o atendiendo a una coyuntura. Demanda un trabajo serio, persistente y concertado con los demás actores involucrados; requiere ser ágil y flexible, atender los problemas y adecuarse a las circunstancias rápida y eficazmente.

El éxito en la reducción de la victimización por accidentes de tránsito, así como la disminución de la inseguridad vial, está sujeto a procesos de diseño e implementación de políticas públicas eficaces, en la que la información es su principal insumo.

En tal sentido, el presente trabajo de investigación se ha enfocado en el análisis del diseño y la gestión organizacional de la Policía Nacional del Perú para la recopilación y uso de la información de accidentes de tránsito, necesaria para la formulación e implementación de sistemas de prevención de accidentes de tránsito, que permitan su reducción.

Este estudio parte de la siguiente interrogante: ¿por qué la labor de la Policía Nacional del Perú no está contribuyendo a la reducción de los índices de accidentes

de tránsito en el país? Así, el objetivo de investigación consiste en identificar los factores que impiden -que la Policía Nacional del Perú optimice su labor orientada a la reducción de los índices de accidentes de tránsito.

Se ha dividido el trabajo en 3 capítulos. En el capítulo I se desarrollan los conceptos de política pública, seguridad y valor público. Además, se describen experiencias exitosas en otros países en materia de políticas de seguridad vial.

AparteAsimismo, se presenta la metodología utilizada. Se ha empleado la técnica de entrevistas semiestructuradas a informantes claves.

En el capítulo II se ha desarrollado el estudio de caso. Como se verá en las páginas siguientes, existen limitaciones en la recopilación y en el uso de la información para la formulación e implementación de políticas públicas de seguridad vial, que permitan la reducción de los índices de accidentes viales en el país. Esto ocurre por lo siguiente: 1) Ausencia de una unidad policial que centralice la información de accidentes de tránsito a nivel nacional; 2) Las comisarías no envían la información de los accidentes de tránsito a la Dirección de Tránsito – DIRTRAN PNP, que es la máxima autoridad policial en la materia; 3) Carencia de un instrumento técnico adecuado y de software especializado para la recopilación y sistematización de la información de los accidentes de tránsito, lo cual hace que la disponibilidad y calidad de la data sea muy limitada; 4) Falta de especialización del personal a cargo de la recopilación, estudio y análisis de la información.

Finalmente, en el capítulo III se presentan las principales conclusiones y se exponen algunas recomendaciones orientadas a mejorar la situación existente.



## CAPÍTULO 1: MARCO TEÓRICO Y ESTADO DE LA CUESTIÓN

### A. Marco Teórico

#### 1. La seguridad como problema público

Según (Alza: 2014:13), “los problemas representan una construcción social vinculada con las percepciones, representaciones, intereses y valores de los actores involucrados en una situación problemática dada” [\(ibíd.: 13\)](#).

Para que un problema sea considerado como público deben existir tres condiciones: “(i) una demanda que surge de grupos sociales, (ii) el desarrollo de un debate público y (iii) la existencia de un conflicto entre los grupos sociales organizados y las autoridades políticas” (Garraud: 1990: 20).

Por lo ~~que expuesto,~~ podríamos afirmar que no necesariamente un problema social es un problema público, coincidiendo con lo expresado por (Subirats: 2008: 10), quien refiere que un problema es público “sólo cuando una situación se juzga políticamente como problemática y es objeto de un debate político” [\(ibíd.: 10\)](#). Es decir, se convierte en problema público cuando es puesto en agenda.

De otro lado, existen diversas acepciones que definen la seguridad, dependiendo del ámbito de acción de la actividad humana que se desea comprender. Por ejemplo, una definición más general es aquella que dice que, “la seguridad es un estado en el cual los peligros y las condiciones que pueden provocar daños de tipo físico, psicológico o material son controlados para preservar la salud y el bienestar de los individuos y de la comunidad” (Maurice: 1998:9).

Por su parte, el Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo en su Informe sobre Desarrollo Humano (PNUD: 2013:38) ofrece un nuevo enfoque al concepto de la seguridad al incluir la “seguridad humana”, subrayando la necesidad de contar con una nueva estructura que combine los programas de paz y seguridad, desarrollo y derechos humanos de manera más eficaz, eficiente y orientada a la prevención. Y más específicamente, se entiende a la seguridad vial –motivo del presente trabajo- como el “proceso de preservación de la vida, la salud y los bienes de las personas, a través de la armonización de la convivencia de las actividades de transporte” (Nazif, 2006: 9).

Ahora bien, existe una relación directa entre seguridad y bienestar. Por ejemplo, Maurice (1998:4) explica que “la seguridad es un requisito para mejorar y el mantener el bienestar y la salud de la población” y “es el resultado de un equilibrio dinámico entre los diferentes componentes de un



medio de vida dado” [\(ibíd.: 1\)](#). Al contrario, “la inseguridad y la percepción de inseguridad generan ansiedad y afectan la productividad individual y colectiva, lo que va en desmedro de la economía de las personas y de su calidad de vida” (Plan Nacional de Seguridad Ciudadana – PNSC: 2013; 3).

La seguridad, —de no ser atendida adecuadamente, va a afectar directamente al —desarrollo nacional, generando problemas de gobernabilidad y credibilidad gubernamental, convirtiéndola en un problema público.

Por esa razón, la mejora constante de los niveles de seguridad es una de las prioridades del Estado, que fundamenta su razón de ser en la provisión de orden y seguridad, tanto a las personas como al territorio que comprende, toda vez que “solo en un clima de paz se generan las condiciones sociales, económicas y políticas necesarias para alcanzar el desarrollo y la prosperidad del país”, por lo que desde ésta perspectiva, “la seguridad tiene un carácter multisectorial, intergubernamental e interinstitucional”, en el que el Estado es el principal actor para proveer este recurso (PNSC: 2013: 3).

## 2. Las políticas públicas y la seguridad vial.

La política pública es “un programa de acción propio de una o varias autoridades públicas o gubernamentales en un ámbito sectorial de la

sociedad o en un espacio territorial dado” (Thoenig, 1985: 6; Mény y Thoenig, 1989: 130). Además, “está conformada por actividades orientadas hacia la solución de problemas públicos, en la que intervienen actores políticos con interacciones estructuradas y que evolucionan a lo largo del tiempo” (Lemieux, 1995: 7). Desde esta perspectiva, existen diversos elementos constitutivos que la caracterizan, desde el objetivo que persigue, así como de los actores que tienen a cargo la toma de decisiones.

Según (Subirats, 2008), “toda política pública apunta a la resolución de un problema público, reconocido como tal en la agenda gubernamental”. Por su parte, (Hintze, 2006) señala que “las sociedades producen más valor cuando más garantizan la mayor y mejor vida de sus miembros”. Este autor añade que “si el poder del Estado va a ser utilizado, algo de valor público debe necesariamente emerger”. Esto significa que la autoridad del Estado no solamente incluye el aspecto legal-coercitivo; la autoridad estatal también debe ofrecer un valor público a los ciudadanos.

Ahora bien, como se ha dicho, un problema se convierte en público cuando se incorpora a la agenda pública, es decir cuando “ha alcanzado proporciones de crisis o ha sido adecuadamente individualizado, si tiene una dimensión sensible para la opinión pública o podría generar un amplio impacto social” (Portocarrero, 2000: 163).

En ese sentido, la seguridad vial es claramente un problema público. Por ejemplo, la Organización Mundial de la Salud (OMS), en su informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013, señala:

“Las lesiones causadas por el tránsito son la novena causa mundial de muerte, y la primera entre los jóvenes de 15 a 29 años. Las tendencias actuales indican que, si no se toman medidas urgentes, los accidentes de tránsito se convertirán en 2030 en la quinta causa de muerte (OMS: 2013: 2).

El Perú no escapa a esta realidad. De acuerdo al análisis de las estadísticas proporcionadas por la Dirección de Estadística de la Policía Nacional del Perú (DIREST-PNP: 2013), cada 7 minutos se produce un accidente de tránsito y como consecuencia de ello ~~nueve~~9 personas fallecen al día y hay alrededor de 80,000 heridos al año.

Claramente, los accidentes de tránsito a nivel mundial y en el Perú se han convertido en un problema público que afectan la seguridad y la salud pública.

### **3. La importancia de la información estadística para el diseño de políticas de seguridad vial**

El Instituto de Tráfico y Seguridad Vial de España (INTRAS: 2007: 13), refiere que diversos estudios han destacado la existencia de importantes dificultades para reducir el número de accidentes. Para

conseguirlo, es necesario conocer mejor las características, las causas y las consecuencias de los mismos. De ahí, que se plantee el desarrollo de programas de investigación específicos sobre accidentalidad, en los que se facilite el acceso a las estadísticas y la explotación de los datos.

Asimismo, según Acero-Vásquez (2004: 2), “para diseñar políticas públicas en materia de seguridad vial que respondan a los problemas que presenta, se requiere en primer lugar reconocer la magnitud del problema, convertirlo en asunto de preocupación ciudadana e incluirlo como un punto a tratar en la agenda de gobierno” (ibíd.: 2). Asimismo indica que “para diagnosticar adecuadamente el problema es necesario estudiar las causas que lo generan, para lo cual es pertinente recurrir a todas las fuentes de información e iniciar un proceso para validar las mismas” (ibíd.). Ello implica la necesidad de contar con información confiable, oportuna y representativa.

En ese sentido, la construcción de información y su efectiva disponibilidad nos permite generar procesos a nivel de políticas públicas “debido a que se constituyen como un factor relevante en el proceso de toma de decisiones”, y también en una “herramienta de gestión y diseño de políticas”. (Dammert: 2010: 13).

En ese sentido, el estudio, valoración, mejora y optimización de los sistemas de registro constituye un objetivo prioritario dentro de los programas y políticas de seguridad vial a nivel internacional. (Organización Panamericana de la Salud - OPS: 2010: 11).

Estos aspectos han sido tomados en cuenta por los países que se encuentran a la vanguardia de la seguridad vial, en quienes se aprecia que tienen un mayor grado de desarrollo académico y técnico vinculado con la gestión de indicadores, con la recolección de la información y con la forma de gestionarla (OPS: 2010: 22).

Ciertamente, con el apoyo de las nuevas tecnologías de la información, se han desarrollado sistemas informáticos que permiten recolectar la mayor cantidad de información vial, de la manera más objetiva posible y en base a un sistema de indicadores estructurado y sistematizado (OPS: 2010: 76). El uso de la estadística apunta a “desarrollar políticas y programas, gestionar el desempeño de acuerdo a nivel central y local, y entregar información a la opinión pública” (FLACSO: 2010; 13).

Bajo dicho enfoque, es importante rescatar lo expresado por la OMS (2004;~~3~~) respecto a la necesidad de manejar estadística sobre los accidentes de tránsito para poder diseñar políticas públicas orientadas hacia la solución del problema:

“Para orientar las políticas de seguridad vial se necesitan datos sobre los tipos de choques y su incidencia, así como un conocimiento detallado de las circunstancias en las que se producen. Saber cómo se provocan las lesiones y de qué tipo son, es un valioso instrumento para determinar intervenciones y supervisar su eficacia (...) Un eficiente sistema de análisis de accidentes de tránsito, es un requisito básico para cualquier país decidido a hacer frente a sus problemas de seguridad vial” [\(ibíd.: 3\)](#).

Por lo expuesto líneas arriba, resulta de suma importancia el desarrollo de sistemas que permitan una adecuada recopilación e integración de la información de los accidentes de tránsito, base sobre la cual se tomen decisiones con sustento técnico para la formulación e implementación de políticas públicas coherentes en materia de seguridad vial.

En el caso del Perú, esto permitiría la formulación e implementación de sistemas de prevención de accidentes de tránsito, así como elevar los niveles de bienestar y satisfacción de los ciudadanos.

#### 4. La seguridad vial en el Perú y en el mundo

La Asamblea General de las Naciones Unidas proclamó –en el año 2010 un “Decenio de Acción para la Seguridad Vial”, habiendo formulado el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, en el que establece que la finalidad general es estabilizar y,

posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo antes del 2020.

Añade que esta meta se logrará mediante la formulación y ejecución de estrategias y programas de seguridad vial sostenibles, y, sobre todo, mediante el mejoramiento de la calidad de la recopilación de datos a nivel nacional, regional y mundial.

En ese sentido, la ONU ha recomendado que a nivel de la gestión de la seguridad vial, las actividades a desarrollar a nivel nacional deberán estar orientadas a alentar la creación de alianzas multisectoriales y la designación de organismos coordinadores que tengan capacidad para elaborar estrategias, planes y metas nacionales en materia de seguridad vial y para dirigir su ejecución, basándose en la recopilación de datos y la investigación probatoria para evaluar el diseño de contramedidas y vigilar su aplicación y eficacia.

Para ello, añade la ONU, deberán elaborarse estrategias nacionales para el establecimiento y mantenimiento de los sistemas de recopilación de datos necesarios para proporcionar datos de referencia y seguir de cerca los avances logrados en materia de reducción de las defunciones y los traumatismos causados por los accidentes de tránsito.

Asimismo, la Comisión Europea (2010)<sup>1</sup>, en su comunicación que remite al Parlamento Europeo, establece orientaciones políticas sobre seguridad vial, las mismas que tienen por objeto proporcionar un marco general de gobernanza y objetivos ambiciosos para guiar las estrategias nacionales y locales.

En virtud ello, los Estados miembros de la Unión Europea están obligados a adoptar herramientas comunes para la supervisión y la evaluación de la eficacia de las políticas de seguridad vial y mejora de la supervisión mediante la recopilación de datos y el análisis, debiendo comunicar a la Comisión Europea los datos sobre accidentes de circulación con daños físicos que se produzcan dentro de su territorio con objeto de crear un banco de datos comunitario para un mejor conocimiento de los accidentes y los riesgos.

Sobre esa base, los Estados miembros de la Unión Europea —(OPS: 2010<sup>2</sup>: 22-30) adoptaron acciones referidas a la recopilación y uso de la información de accidentes de tránsito, habiendo alcanzado relativo éxito, como en el caso de los siguientes países:

- 1) **Francia:** Que implementó herramientas estandarizadas para la gestión y análisis de datos de accidentes urbanos a nivel local y su difusión entre los distintos municipios.



- 2) **Reino Unido:** Que desarrolló un software que permite el almacenamiento y análisis de datos de accidentes de manera sistemática. Además, permite hacer cruces de datos, lo que ayuda a los investigadores a la identificación de patrones de accidentes.
- 3) **Alemania:** Que implementó una herramienta informatizada de recogida de datos de accidentes desarrollada por el Instituto Alemán de Ingeniería del Tráfico. Este software permite simplificar el registro de los datos de accidentes a los oficiales de policía.
- 4) **Suecia:** Que desarrolló un programa informático con el objetivo de proporcionar un sistema nacional fiable de registro de accidentes. Su labor principal es la combinación de los datos policiales y los hospitalarios antes de ser enviados a la base de datos nacional.

A nivel regional también se han efectuado diversos esfuerzos, como el encuentro de autoridades de tránsito de quince países de Iberoamérica, así como la realización del III Seminario Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial – OISEVI (Cartagena de Indias - Colombia, junio 2011), en donde se acordó :

- 1) Definir un glosario de definiciones para una base de datos común de siniestros de tránsito, poniéndose de manifiesto que para poder comparar datos es imprescindible que los conceptos sean semejantes;

Con formato: Interlineado: Doble

- 2) Recopilar, en una base de datos común de Iberoamérica, las cifras correspondientes a los indicadores básicos sobre siniestros utilizados en los informes estadísticos internacionales más relevantes, con el objeto de elaborar análisis comparativos de datos de siniestralidad vial y preparar a los países participantes para su incorporación a foros internacionales de estudio y análisis;
- 3) Asimismo, se estableció que la información se basará en las fuentes policiales ya que son las que pueden informar con detalle sobre las circunstancias de los accidentes, lo que es imprescindible para la gestión de políticas de seguridad vial.

Ahora bien, en el Perú se han diseñado e implementado diversas organizaciones con el objeto de optimizar los niveles de seguridad vial. En ese sentido, se han creado el Consejo Nacional de Seguridad Vial, la Dirección Ejecutiva de Tránsito y Seguridad Vial – DIRETSEVI-PNP<sup>2</sup> y se ha aprobado el Reglamento Nacional de Tránsito<sup>3</sup> que establece en su artículo cuarto, sobre las competencias del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, que éste debe: a) Diseñar sistemas de prevención de accidentes de tránsito; b) Diseñar y poner a disposición el Registro Nacional de Sanciones a las autoridades competentes en fiscalización en materia de tránsito terrestre; c) Promover el fortalecimiento de las

---

<sup>2</sup> Artículo 31 del Decreto Legislativo N° 1148, Ley de la Policía Nacional del Perú del 2012.

<sup>3</sup> Decreto supremo N° 003-2014 Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

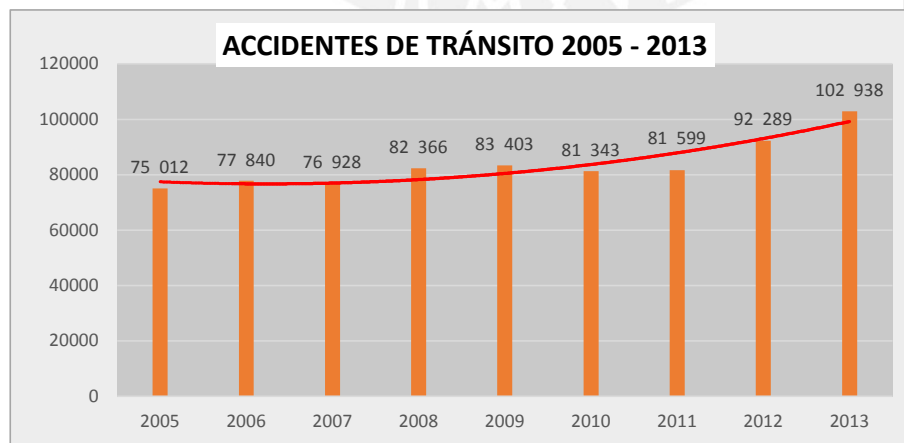
capacidades técnicas e institucionales en todos los niveles de la organización nacional para una mejor aplicación del presente Reglamento.

Sin embargo, estas medidas no han conseguido solucionar el problema público que suponen los accidentes de tránsito. De acuerdo al Informe de la OMS (2013: 3), los países de ingresos medios, como es el caso de Perú, son los que mayores tasas de mortalidad presentan:

“Los países de ingresos medios son los que tienen mayores tasas de mortalidad por accidentes de tránsito, es decir, 20,1% por 100 000, en comparación con 8,7 en los de ingresos elevados y 18,3 en los de ingresos bajos. El 80% de las muertes por accidentes de tránsito tienen lugar en los países de ingresos medios, que representan el 72% de la población mundial pero solo tienen el 52% de los vehículos registrados en todo el mundo. Esos países sufren mortalidad desproporcionada por accidentes de tránsito en comparación con su nivel de motorización” (OMS: 2013: 5).

Lo anterior se corrobora con los gráficos estadísticos siguientes:

Gráfico 1



FUENTE: DIREST-PNP; Elaboración propia

En el periodo 2005—2013, en el Perú se han registrado aproximadamente 753,718 accidentes de tránsito, con una tendencia de crecimiento anual de 1,55% y un promedio anual de 83,747 accidentes. En el país, se producen 229 accidentes de tránsito por día, 9 por hora y aproximadamente 1 cada 7 minutos.

En la siguiente tabla se puede apreciar el número de lesionados y fallecidos a nivel nacional en los últimos diez años:

Tabla 1

PERSONAS LESIONADAS Y FALLECIDAS POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO											
AÑO	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	TOTAL
LESIONADOS	35,337	40,512	46,832	49,857	50,059	45,819	49,716	49,291	54,572	55,523	477,518
FALLECIDOS	3,166	3,302	3,481	3,510	3,489	3,243	2,856	3,531	4,037	3,176	33,791

Fuente DIREST-PNP, elaboración propia.

Se aprecia que las estadísticas de las víctimas lesionadas por accidentes de tránsito muestran una tendencia creciente y que la sumatoria de la última década se aproxima a las 500,000 personas lesionadas. Asimismo, las víctimas mortales registradas en la última década superan las 30,000 personas, con un promedio anual superior a los 3,300 fallecidos.

Por su parte, el Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI: 2013) presenta la información correspondiente a la tasa de fallecidos en siniestros de tránsito por cada 100.000 habitantes (2008 - 2013). La información corresponde a la de sus países miembros, en el que se aprecia que el Perú registra un preocupante índice de fallecidos, con una tasa de 15,4 muertos por cada 100,000 habitantes, superando a México, a Costa Rica, Argentina, Colombia, Chile y España.

Con formato: Interlineado: Doble

Gráfico 2



## B. Metodología.

Como se ha explicado en las páginas precedentes, el éxito en la reducción de la victimización por accidentes de tránsito, así como la disminución de la inseguridad vial, está sujeta a procesos de diseño y aplicación de políticas públicas eficaces, en donde la información es el principal

insumo. También se ha demostrado con información actualizada que la accidentalidad vial es un serio problema público en el Perú.

En tal sentido, el presente trabajo se ha enfocado en la recopilación y uso de la información para la formulación e implementación de sistemas de prevención de accidentes de tránsito en el Perú, investigación que busca absolver la siguiente pregunta: ¿Por qué la labor de la Policía Nacional del Perú no está contribuyendo a la reducción de los índices de accidentes de tránsito en el país?

Para ello, se utilizó la técnica de entrevistas semiestructuradas a informantes claves, que pueden definirse como “fuentes expertas de información” (Marshall 1996: 92), ya que “poseen conocimiento y habilidades en determinadas materias que comparten a través de entrevistas o conversaciones más informales, permitiéndole al interesado obtener información a la que no podría acceder mediante otras vías” (Gilchrist y Williams 1999: 73).

Lo fundamental de los informantes claves es que puedan proveer los datos necesarios o aportar un conocimiento relevante (Gilchrist y Williams 1999). De esta forma, “se les escoge respondiendo a criterios estratégicos, tomando en cuenta aquello sobre lo que se desea averiguar” (Tremblay 1957).

Estas consideraciones fueron tomadas en cuenta para seleccionar a 10 informantes claves:

- El Director Ejecutivo de Tránsito y Seguridad vial – DIRETSEVI PNP;
- El Director de Tránsito PNP – DIRTRAN PNP;
- El Jefe de la División de Prevención e Investigación de Accidentes de Tránsito de la DIRTRAN PNP;
- El Jefe de la Dirección de Estadística PNP (DIREST-PNP); y,
- A los Comisarios de Miraflores, San Isidro, Cotabambas, El Agustino, Mariscal Cáceres y Ventanilla.

Asimismo, se revisó la normatividad legal y administrativa vigente.

## CAPÍTULO 2: ESTUDIO DE CASO.

De acuerdo a los diversos estudios efectuados e información presentada por organismos nacionales e internacionales, el Perú registra una tendencia creciente en la tasa de siniestros por accidentes de tránsito y, lo que es más grave, en la tasa de fallecidos.

En concordancia con las recomendaciones efectuadas por organismos internacionales, se adoptaron medidas orientadas a la reducción del número de accidentes de tránsito y sus víctimas, asignándosele a la Policía Nacional del Perú las funciones de controlar el tránsito y garantizar la libre circulación vehicular y peatonal en la vía pública y en las carreteras a nivel nacional; prevenir, investigar y denunciar los accidentes de tránsito; y diseñar sistemas de prevención de accidentes de tránsito. Para tal fin, la PNP adecuó su diseño organizativo, considerando dentro su estructura a:

- 1) La Dirección Ejecutiva de Tránsito y Seguridad Vial (DIRETSEVI-PNP), órgano técnico – normativo de carácter sistémico a nivel nacional y ejecutivo operacional en Lima Metropolitana, encargado “de hacer cumplir las leyes (...), prevenir e investigar accidentes de tránsito, (...) con el propósito de proteger a la persona, los bienes públicos y privados; contribuyendo al desarrollo económico y social del país mediante la participación ciudadana” (Manual de Organización y Funciones (MOF) de la DIRETSEVI 2014).



Lo anterior se ejecuta a través de la Dirección de Tránsito (DIRTRAN), cuya misión es “planear, dirigir, organizar, controlar y ejecutar las actividades referidas al control del tránsito y seguridad en vías urbanas, carreteras y vías férreas, así como la prevención e investigación de los accidentes de tránsito con consecuencia fatal, realizar los estudios y análisis de los accidentes de tránsito” (MOF de la DIVPIAT/DIRTRAN 2014).

Para ello, la DIRTRAN cuenta con una División de Prevención e Investigación de accidentes de tránsito (DIVPIAT), cuya misión es “planear, dirigir, coordinar, supervisar y controlar las operaciones de prevención e investigación de accidentes de tránsito fatales (...) así como dirigir y controlar los peritajes de constatación de daños por accidentes de tránsito” (MOF de la DIVPIAT/DIRTRAN 2014).



Fuente: DIRETSEVI, Elaboración propia.

- 2) Las comisarías, que en materia de accidentes de tránsito tienen la función de controlar el cumplimiento de la legislación de tránsito terrestre e investigar y denunciar los accidentes de tránsito con lesiones y/o daños materiales, ocurridos dentro de su respectiva jurisdicción (MOF de la Comisaría San Isidro, ~~Lima~~: 2014).

Ahora bien, tal como se ha demostrado, y a pesar de los esfuerzos de la PNP, los índices de siniestros viales y de víctimas se han incrementado. En la presente investigación se han identificado hasta cuatro factores de diseño y gestión que le impiden a la institución policial optimizar sus acciones para reducir los índices de accidentes de tránsito. Estos factores se desarrollan a continuación.

- a) **No existe una unidad policial que centralice la totalidad de la información de los accidentes de tránsito a nivel nacional para su posterior estudio y análisis.**

Si bien, tal como se ha visto líneas arriba, la PNP adecuó su diseño organizacional incorporando a la Dirección Ejecutiva de Tránsito y Seguridad Vial (DIRETSEVI) como órgano técnico–normativo de carácter sistémico a nivel nacional y ejecutivo operacional en Lima Metropolitana y a la Dirección de Tránsito (DIRTRAN) con la misión de prevenir e investigar los accidentes de tránsito con consecuencia fatal,

en la práctica no existe una unidad policial que centralice toda la información sobre accidentes viales, impliquen o no víctimas fatales. Así lo señaló el Director de Estadística de la PNP:

“No existe ninguna unidad policial que centralice la totalidad de la información de los accidentes de tránsito a nivel nacional para su posterior estudio y análisis. Mi unidad se encarga de centralizar la información como dato estadístico, pero no realiza ningún tipo de estudio y análisis”<sup>4</sup>.

Cabe señalar que para el Director de Estadística de la PNP la acción de centralizar y analizar toda la información sobre accidentes viales debería ser realizada por la DIRTRAN, a través de la División de Prevención e Investigación de Accidentes de Tránsito (DIVPIAT), en razón de que cuenta con el personal especializado.

Sin embargo, esta propuesta no es viable en la actualidad porque la DIVPIAT tiene competencia únicamente en la jurisdicción de Lima, solamente para la investigación de accidentes de tránsito con víctimas mortales (de acuerdo con el MOF de la DIRTRAN), por lo que se requiere una modificación del actual diseño organizativo.

Así, el problema de fondo es que no existe una única fuente de información. Por ejemplo, la Defensoría del Pueblo en su informe

---

<sup>4</sup> Crnl. PNP Manuel Tolentino Carriedo Crnl PNP Jefe de la Dirección de Estadística – DIREST/DIRETIC PNP, Entrevista realizada en la sede de la DIREST-PNP (2014:09)

Defensorial N° 137-2008 “El Transporte Urbano en Lima Metropolitana -

Un desafío en defensa de la vida” advierte que:

“La estadística que remitió la PNP no es estrictamente rigurosa. Dos de sus órganos efectúan la estadística de accidentes de tránsito en Lima: los accidentes fatales son analizados por la Dirección de Policía de Tránsito de Lima y los accidentes no fatales por la VII Dirección Territorial de la PNP. (Defensoría del Pueblo: 2008: 38).

Asimismo, en el segundo informe consolidado para la Formulación del Plan Nacional de Seguridad Vial del Perú 2014 – 2023, se establece que:

“En el Perú no existe una única fuente de información de accidentes de tránsito. Los datos que entrega la Policía Nacional del Perú, difieren de los que presenta el INEI, y el MINSA. También se puede encontrar citada la misma fuente, con información distinta (...) Se observa que un mismo dato difiere entre los distintos organismos”. (Consejo Nacional de Seguridad Vial: 2014: 24)

**b) Las comisarías no envían la información de los accidentes de tránsito.**

Un segundo problema detectado es que las comisarías, que recopilan la información sobre accidentes a nivel distrital, no remiten dicha información valiosa a los organismos especializados de la PNP. Según el jefe de la DIVPIAT, esto responde a que no existe una norma que obligue a que los comisarios realicen esta labor:

“No se encuentra establecida la obligatoriedad de remisión de la información de los accidentes de tránsito a esta unidad especializada (...) situación que impide el flujo de la información para que se pueda realizar el estudio y análisis correspondiente de manera integral y nacional, con la finalidad de realizar las recomendaciones pertinentes para la formulación de políticas públicas”<sup>5</sup>.

Esta situación es corroborada por el Director de la DIRTRAN, quien refiere que:

“Debería existir una relación de dependencia funcional entre las comisarías y la DIRTRAN, a fin de que estén obligadas a remitir la información sobre accidentes, permitiendo de esta manera efectuar el estudio y análisis correspondiente para el diseño e implementación de los sistemas de prevención”<sup>6</sup>.

Este divorcio organizacional entre las comisarías y los organismos de la PNP encargados de velar por la seguridad vial en el Perú es reafirmado por el comisario de Cotabambas:

“La comisaria no depende de la Dirección de Tránsito, ni recibe directivas sobre prevención ni investigación de accidentes de tránsito, pero sí se realizan coordinaciones para efectuar operativos de alcoholemia y otros”<sup>7</sup>.

<sup>5</sup> Crnl. PNP Nabor Ortiz Melgarejo Jefe de la División de Prevención e Investigación de Accidentes de Tránsito – DIVPIAT, Entrevista efectuada en 09/2014 en la sede policial.

<sup>6</sup> Crnl. PNP Roger Paredes Jessen, Director de Tránsito PNP, entrevista efectuada en 09/2014 en la DIRTRAN PNP en la sede policial.

<sup>7</sup> Cmdte. PNP Ricardo Almendras Calderón Comisario de Cotabambas – Lima, entrevista efectuada en la Comisaría Cotabambas en 10/2014.

De igual forma, los Manuales de Organización y Funciones, tanto de la DIRTRAN como de las Comisarías, no consideran la obligación de remitir la información de los accidentes de tránsito hacia un órgano especializado.

**c) Carencia de un instrumento técnico adecuado y software especializado para la recopilación y sistematización de la información de los accidentes de tránsito.**

Según Alda (2010), “la ausencia de sistemas de recolección de datos adecuados, conjuntamente con unos niveles de capacidad insuficiente para su recolección y posterior análisis, hacen que la disponibilidad de éstos sea limitada” (ibíd.: 45)

En ese contexto, el Director de la DIRTRAN refiere que:

“La DIVPIAT, a la fecha, no cuenta con una ficha técnica de recopilación de datos. El formato en el cual se registran los datos del accidente -tales como los datos de la vía, las unidades participantes y las evidencias halladas en el lugar del accidente- resulta muy limitado para los fines de un análisis integral y nacional de la problemática”<sup>8</sup>

Lo anterior es confirmado por el jefe de la DIVPIAT, quien indica que:

---

<sup>8</sup> Crnl. PNP Roger paredes Jessen Director de Tránsito PNP, entrevista efectuada en 09/2014 en la DIRTRAN PNP en la sede policial.

“No se cuenta con ningún instrumento técnico, solo se utiliza una hoja de resumen, cuya información se recaba de los informes de accidentes de tránsito, acción que se realiza de manera manual”<sup>9</sup>

Asimismo, a nivel de comisarías la situación es muy similar, según lo expresado por el comisario de San Isidro:

“No se cuenta con una ficha técnica de recopilación de datos de los accidentes de tránsito, solamente el formato estadístico N° 23 cuyos datos son muy limitados”<sup>10</sup>

Por su parte, el Jefe de la Dirección de Estadística indica respecto a la carencia de instrumentos técnicos y especializados para la recopilación y sistematización de la información de los accidentes de tránsito lo siguiente:

“La implementación tecnológica es incipiente. Se carece de un software para la sistematización de la información estadística. Asimismo, el equipamiento es obsoleto”<sup>11</sup>

Sobre este mismo punto -la carencia de instrumentos adecuados de recolección de información- el segundo informe consolidado para la formulación del Plan Nacional de Seguridad Vial del Perú 2014–2023 establece lo siguiente:

<sup>9</sup> Crnl. PNP Nabor Ortiz Melgarejo Jefe de la División de Prevención e Investigación de Accidentes de Tránsito – DIVPIAT, Entrevista efectuada en 09/2014 en la sede policial.

<sup>10</sup> Cmdte. PNP Martín Loayza Silva Cmdte. PNP Comisario de San Isidro – Lima. Entrevista efectuada en 09/2014 en la Comisaría de San Isidro.

<sup>11</sup> Crnl. PNP Manuel Tolentino Carriedo Jefe de la Dirección de Estadística de la DIRETIC PNP, entrevista efectuada en 09/2014 en la sede policial.

“Es de suma relevancia integrar la recolección de datos proveniente de la Policía Nacional del Perú (en particular de la DIVPIAT), el Instituto de Medicina Legal y la Dirección General de Epidemiología del Ministerio de Salud, de forma de generar una toma de datos integrada, que permita disponer de una estadística unificada, única de consulta nacional (...) Importante es, además, para los entes involucrados, encaminarse a la automatización de la toma de datos, ya que actualmente se recoge en formularios la que luego se procesa en MS-Excel, lo que implica que la vulnerabilidad de la información es alta, debido a la ausencia que existiría de controles de seguridad y calidad de la información digitada” (Consejo Nacional de Seguridad Vial: 2014: 25)

Además, dicho documento advierte que la PNP no dispone de un sistema de información adecuado:

“(La PNP) no cuenta con un sistema de información debidamente organizado, si bien registran los accidentes de tránsito, realiza esta labor de manera manual y no centralizada. Tampoco existe una ficha o documento único y nacional que registre las siniestralidades derivadas del tránsito, sus características y principales causas” (Consejo Nacional de Seguridad Vial: 2014: 113)

- d) Carencia de especialización del personal policial a cargo de las investigaciones de accidentes de tránsito, así como de la recopilación de la información.**

Según el comisario de San Isidro, hay un déficit evidente de personal especializado en la investigación de accidentes viales:



“Solo uno de los siete efectivos policiales cuenta con curso básico en investigación de accidentes de tránsito, situación que limita muchísimo la calidad del servicio que brindamos, generando muchas veces serios cuestionamientos a nuestra labor”<sup>12</sup>

Situación similar se aprecia, por ejemplo, en la Comisaría de Ventanilla. Así lo revela el comisario encargado:

“El personal que actualmente tiene a cargo la investigación de los accidentes de tránsito en esta dependencia policial no ha seguido ningún curso de capacitación ni mucho menos de especialización”<sup>13</sup>

Lo señalado por los comisarios de San Isidro y Ventanilla es corroborado por el Jefe de la Dirección de Estadística de la PNP:

“El personal encargado de la función estadística en las comisarías en la mayor parte no es especializado, y cuenta con doble asignación de funciones, siendo muchas veces reemplazado por personal improvisado, situación que limita la calidad y fidelidad de la información que recibimos”<sup>14</sup>

Este no es un problema que se presente tan solo a nivel distrital. A nivel de la DIRTRAN, se observa también la misma situación, de acuerdo con lo explicado por el Director de dicha dependencia:

<sup>12</sup> Cmdte. PNP Martín Loayza Silva Comisario de San Isidro – Lima, entrevista efectuada en 09/2014. En la sede policial.

<sup>13</sup> Cmdte. PNP Ricardo Sagástegui Fudino Comisario de la Comisaría Ventanilla - Callao, entrevista efectuada en 11/2014 en la sede policial.

<sup>14</sup> Crnl. PNP Manuel Tolentino Carriedo Jefe de la Dirección de Estadística de la DIRETIC PNP, entrevista efectuada en 09/2014 en la sede policial.

“No se cuenta con personal policial que haya realizado cursos de especialización en estadística y manejo de la información, existiendo únicamente personal con experiencia empírica en la realización de dicho trabajo, el cual muchas veces es removido de su cargo por necesidades propias del servicio policial, situación que no permite una continuidad ni fiabilidad en los procesos de recopilación de la información”<sup>15</sup>

No se puede corregir o mejorar aquello que se desconoce. Estudios realizados sobre la problemática muestran la alta complejidad y dificultad que han tenido los países que se ubican en la vanguardia de la seguridad vial para reducir los índices de accidentalidad.

Para conseguirlo desarrollaron programas de investigación específicos sobre accidentalidad, en los que el estudio, valoración, mejora y optimización de los sistemas de registro constituyó un objetivo prioritario dentro de sus programas y políticas de seguridad vial.

Ello se aprecia en el diseño de sistemas de prevención con indicadores y sistemas informáticos que permiten recolectar, de manera certera y objetiva, la información necesaria. Todo eso aunado con personal calificado, medios y recursos adecuados. Sobre una base así, se pueden formular e implementar políticas públicas coherentes en materia vial.

---

<sup>15</sup> Crnl. PNP Roger paredes Jessen Director de Tránsito PNP, entrevista efectuada en 09/2014 en la DIRTRAN PNP en la sede policial.

En tal sentido, los aspectos analizados en la presente investigación nos permiten entender las limitaciones que tiene a nivel organizacional la Policía Nacional del Perú para la recopilación y uso de la información de los accidentes de tránsito. Por cierto, esta situación se traduce en inefectividad en la labor de reducir la tendencia de crecimiento de los índices de accidentes viales. Por ese motivo, se requiere una urgente adopción de medidas de solución.



## CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

### A. CONCLUSIONES.

En el Perú existe una tendencia de crecimiento de los índices de accidentes de tránsito. Las medidas adoptadas no han sido efectivas para contrarrestarla, hecho que se traduce en los elevados niveles de victimización por accidentes de tránsito, así como en los altos índices de inseguridad vial.

Ahora bien, diversos estudios determinan la importancia que reviste la centralización de la información de los accidentes de tránsito para el diseño de políticas públicas coherentes en materia de seguridad vial.

Como señalan Mendez, Luiz y Soncini (2012), “la bondad de un diseño radica en la capacidad de contribuir a la consecución de los objetivos de la organización en términos de eficacia y eficiencia”. En el mismo sentido, Narayanan y Nath (1993:405) señalan que “un adecuado diseño organizativo puede ser un factor clave del éxito de la organización” (ibíd.: 105).

La Policía Nacional del Perú muestra limitaciones en su diseño y gestión organizacional, en razón de que no existe una unidad policial especializada que centralice la información de los accidentes de tránsito a nivel nacional y se encargue de su estudio y análisis. Esta situación no le permite optimizar

desarrollar medidas coherentes para la reducción de los índices de accidentes de tránsito en el país.

Además, la información de accidentes de tránsito como insumo básico para el diseño y la implementación de políticas públicas coherentes en materia de seguridad vial no fluye de manera integral desde los órganos a cargo de su recolección (las comisarías) hacia la unidad especializada (la División de Prevención e Investigación de Accidentes de Tránsito). ¿La razón? No existe ninguna dependencia funcional ni disposición normativa que establezca la obligación de la remisión de dicha información. Por cierto, la información generada por otros organismos relevantes (Instituto de Medicina Legal, Dirección General de Epidemiología del Ministerio de Salud), tampoco es derivada, limitando la posibilidad de un análisis serio y coherente que conduzca hacia la elaboración de sistemas de prevención.

La recolección y sistematización de la información sobre accidentes viales permitiría a las autoridades competentes adoptar decisiones con sustento técnico. Sin embargo, como se ha demostrado en el presente trabajo, tampoco existe un sistema de recopilación de datos pertinente. Efectivamente, las comisarías no cuentan con instrumentos ni con un software especializado, lo cual limita la idoneidad y fidelidad de la información recolectada.

Lo anterior se agrava por la falta de especialización que muestra el personal policial a cargo de la recopilación de la información, conforme lo afirman los informantes claves.

#### **B. RECOMENDACIONES:**

- 1) Crear el “Programa de Tránsito y Seguridad PNP” que comprenda a las unidades orgánicas policiales operativas y de apoyo comprometidas en el proceso de recopilación y uso de la información de accidentes de tránsito para su centralización y sistematización a nivel nacional.
- 2) Rediseñar la estructura organizacional de la Dirección de Tránsito PNP, asignándole competencia sistémica funcional, técnico y normativa a nivel nacional, como ente rector del “Programa”, incorporando dentro su estructura funcional a las comisarías.
- 3) Implementar un instrumento técnico de recopilación de información de accidentes de tránsito, que deberá estar acorde con los estándares internacionales para su posterior homologación.
- 4) Desarrollar un software especializado para la sistematización y automatización de la información recopilada de los accidentes de tránsito, dotando a las unidades y personal a cargo de la misma, de medios tecnológicos que le permitan dinamizar su labor.
- 5) Desarrollar programas integrales de capacitación, especialización y de acreditación del personal policial a cargo de la investigación de los accidentes de tránsito y de la recopilación de la información vial.

- 6) Crear el “Observatorio de Tránsito” que permita el monitoreo, estudio y análisis de la problemática de los accidentes de tránsito a nivel nacional, sobre la base de la información recopilada y procesada.
- 7) Propender a la articulación de la información de accidentes de tránsito que a nivel nacional generan diversos actores como la Policía Nacional del Perú, el Instituto de Medicina Legal y la Dirección General de Epidemiología del Ministerio de Salud, a fin de formular e implementar políticas públicas coherentes que garanticen niveles óptimos de seguridad vial.
- 8) Articular los diversos esfuerzos interinstitucionales orientados a promover una cultura de respeto por las normas de convivencia social que garanticen niveles óptimos de seguridad vial y contribuyan al desarrollo económico y social del país.

### BIBLIOGRAFÍA

1. ACERO-VÁSQUEZ, Hugo y CONCHA-EASTMAN, Alberto (2004). La seguridad vial como un problema de política pública. Organización Panamericana de la Salud. Consultado en internet, en la página <http://www.bvsde.paho.org/bvsacd/cd63/acerovelasquez.pdf>, el día 23 de agosto 2014.
2. AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL - OBSERVATORIO DE SEGURIDAD VIAL – OFICINA REGIONAL DE LA ORGANIZACIÓN PANAMERICANA DE LA SALUD (2010). Análisis de indicadores de seguridad vial utilizados actualmente en los países líderes en la materia. (Ministerio del Interior – España).
3. ALDA, Erik (2010). “Medición de la criminalidad y la delincuencia en países en desarrollo”, en Crimen e inseguridad: indicadores para las Américas. Santiago: FLACSO-Chile/Banco Interamericano de Desarrollo (BID).
4. ALZA, Carlos (2014). Políticas Públicas ppt.
5. CENTRO REGIONAL DE CONOCIMIENTOS Y SERVICIOS PARA EL DESARROLLO EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE – SURF LAC. Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo – PNUD, (2005). Las políticas de seguridad pública. Consultado en internet, en la página [http://www.oas.org/atip/documentos/lecturas\\_sugeridas/PoliticasySeguridadPublica-PNUD.pdf](http://www.oas.org/atip/documentos/lecturas_sugeridas/PoliticasySeguridadPublica-PNUD.pdf), el día 20 octubre 2014.



6. COMISIÓN EUROPEA (2010). Hacia un espacio europeo de seguridad vial: Orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020. Comunicación de la Comisión al Parlamento europeo, al consejo, al comité económico y social europeo y al comité de las regiones (Bruselas, 20.7.2010). Comisión europea.
7. COMUNIDAD ANDINA (2013). Accidentes de Tránsito en la Comunidad Andina 2003-2012. Lima, Perú.
8. CONSEJO NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL – CNSV (2014). Segundo Informe consolidado para la Formulación del Plan Nacional de Seguridad Vial del Perú 2014 – 2023. Lima, Perú.
9. DAMMERT, Lucía (2010). Crimen e Inseguridad: Indicadores para las Américas. Santiago: FLACSO-Chile/Banco Interamericano de Desarrollo (BID).
10. GARRAUD, Oliver (1990). Análisis y gestión de políticas públicas: Las claves para el análisis. Consultado en internet, en la página [http://www.scielo.org.mx/scielo.php?pid=S1405-10792009000200007&script=sci\\_arttext](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?pid=S1405-10792009000200007&script=sci_arttext), el día 15 de agosto 2014
11. GILCHRIST, Valerie y WILLIAMS, Robert (1999). "Key informant interviews", en "El Congreso peruano: políticas públicas e influencia informal sobre la burocracia". Chile, FLACSO 2013.
12. HINTZE, Jorge (2006). ¿Es posible medir el valor público?, en Biblioteca Virtual TOP sobre Gestión Pública. Consultado en internet, en la página [www.top.org.ar/publicac.htm](http://www.top.org.ar/publicac.htm), el día 09 de octubre 2014.

13. DEFENSORÍA DEL PUEBLO (2008). Informe Defensorial N° 137-2008 El Transporte Urbano en Lima Metropolitana: Un desafío en defensa de la vida. Lima: Defensoría del Pueblo.
14. DEFENSORÍA DEL PUEBLO (2014). Informe de Adjuntía N° 005-2014-DP/AMASPPI.SP Supervisión de las condiciones de infraestructura vial en puntos críticos de accidentes de tránsito en la ciudad de Chiclayo. Lima: Defensoría del Pueblo.
15. LEMIEUX (1995). "Análisis y gestión de políticas públicas: Las claves para el análisis". Consultado en internet, en la página [http://www.scielo.org.mx/scielo.php?pid=S1405-10792009000200007&script=sci\\_arttext](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?pid=S1405-10792009000200007&script=sci_arttext), el día 13 de setiembre 2014.
16. Manual de Organización y Funciones – MOF 2014 de la DIRETSEVI.
17. Manual de Organización y Funciones – MOF 2014 de la DIRTRAN.
18. Manual de Organización y Funciones – MOF 2014 de las Comisarías.
19. MARSHALL, M. N. (1996). "The key informant technique", Family Practice, vol. 13, núm. 1, Londres, Reino Unido.
20. MAURICE, Pierre (1998). Seguridad y promoción de la seguridad: Aspectos conceptuales y operacionales.- Centre collaborateur OMS du Québec pour la promotion de la sécurité et la prévention des traumatismes. Québec, Canadá.
21. MINISTERIO DEL INTERIOR (2013). Plan Nacional de Seguridad Ciudadana 2013–2018. Lima: MININTER.

22. NARAYANAN, V. K.; NATH, R. (1993). "El concepto de eficacia organizativa y sus implicaciones en la teoría contingente o situacional". Consultado en internet, en la página <http://www.revistaespacios.com/a12v33n05/12330410.html>, el día 25 de agosto 2014.
23. NAZIF, José Ignacio y otros (2006). "Instrumento para la toma de decisiones en políticas de seguridad vial en América Latina. El índice de seguridad del tránsito". Serie N° 115 Recursos naturales e infraestructura. Santiago de Chile: CONASET – CEPAL.
24. OBSERVATORIO IBEROAMERICANO DE LA SEGURIDAD VIAL – OISEVI (2008). VII Encuentro Iberoamericano de Autoridades de Seguridad Vial. Quito, Ecuador.
25. OBSERVATORIO IBEROAMERICANO DE SEGURIDAD VIAL – OISEVI (2012). La información para la gestión de las políticas de seguridad vial: Información para salvar vidas. Madrid, España.
26. OBSERVATORIO IBEROAMERICANO DE LA SEGURIDAD VIAL – OISEVI (2012). Estatuto del Observatorio de la Seguridad Vial. Bogotá, Colombia.
27. OBSERVATORIO IBEROAMERICANO DE LA SEGURIDAD VIAL – OISEVI (2012). Tercer informe iberoamericano de Seguridad Vial y XI Encuentro Iberoamericano de Responsables de Tránsito y Seguridad Vial. Buenos Aires, Argentina.
28. ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD – OMS (2004). Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito. Ginebra, Suiza.

29. ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD – OMS (2010). Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020. Ginebra, Suiza.
30. ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD – OMS (2013). Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial. Ginebra, Suiza.
31. PORTOCARRERO, Felipe (2003). Políticas sociales en el Perú: nuevos aportes. Lima: Editorial Universidad del Pacífico.
32. PROGRAMA DE NACIONES UNIDAS PARA EL DESARROLLO - PNUD (2013). Informe sobre Desarrollo Humano. Canadá, PNUD.
33. SUBIRATS, Joan y otros (2008). Análisis y gestión de políticas públicas: Las claves para el análisis. Centro de Investigación y Docencia Económicas, División de Administración Pública. México Distrito Federal. Consultado en internet, en la página [http://www.scielo.org.mx/scielo.php?pid=S1405-10792009000200007&script=sci\\_arttext](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?pid=S1405-10792009000200007&script=sci_arttext), el día 10 agosto 2014.
34. THOENIG Y MÉNY, 1989:130; LEMIEUX, 1995:7. En Análisis y gestión de políticas públicas: Las claves para el análisis, 2008. Consultado en internet, en la página [http://www.scielo.org.mx/scielo.php?pid=S1405-10792009000200007&script=sci\\_arttext](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?pid=S1405-10792009000200007&script=sci_arttext), el día 25 de agosto 2014.
35. TREMBLAY, Marc-Adelard (1957) "The key informant technique", en "El Congreso peruano: políticas públicas e influencia informal sobre la burocracia", Chile: FLACSO 2013.

### ANEXOS

1. Entrevista al Sr. Gral. PNP Javier Kocloch Ávalos Arenas Director Ejecutivo de la Dirección de Tránsito y Seguridad Vial PNP (DIRETSEVI-PNP)
2. Entrevista al Sr. Crnl. PNP Enrique Paredes Jessen Director de la Dirección de Tránsito PNP. (DIRTRAN-PNP).
3. Entrevista al Sr. Crnl. PNP Nabor Ortiz Melgarejo Jefe de la División de Prevención e Investigación de Accidentes de Tránsito (DIVPIAT/ DIRTRAN-PNP)
4. Entrevista al Sr. Crnl. PNP Manuel Tolentino Carriedo Jefe de la Dirección de Estadística PNP (/DIREST/DIRETIC-PNP)
5. Entrevista al Sr. Cmdte. PNP Martín Loayza Silva Comisario de San Isidro – Lima.
6. Entrevista al Sr. Cmdte. PNP Ricardo Almendras, Calderón Comisario de Cotabambas – Lima.
7. Entrevista al Sr. Cmdte. PNP Augusto Silva Mijichich, Comisario de El Agustino – Lima.
8. Entrevista al Sr. Cmdte. PNP Segundo Piérola Padilla, Comisario de Miraflores – Lima.
9. Entrevista al Sr. Cmdte. PNP Ricardo Sagástegui Fudino, Comisario de Ventanilla – Callao.

10. Entrevista al Sr. My. PNP Marco Gandarillas López, Comisario de Mariscal Cáceres – Lima.

