

UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL PERÚ
ESCUELA DE GOBIERNO Y POLÍTICAS PÚBLICAS
MAESTRÍA EN CIENCIA POLÍTICA Y GOBIERNO



TESIS

**"DIAGNÓSTICO O IDENTIFICACIÓN DE LAS PRINCIPALES
CAUSAS DE SINIESTRALIDAD DE LAS EMPRESAS DE
TRANSPORTE PÚBLICO INTERPROVINCIAL EN PERÚ".**

PRESENTADO POR

CORONEL PNP. Eduardo Víctor BACA CORNEJO

2015

	Pág.
ÍNDICE	
Introducción	1
Capítulo 1: Marco teórico	
Políticas públicas	
1. 1 Seguridad como problema.....	16
1.1.1. Definición de problema público	16
1.1.2 Definición de seguridad	17
1.1.3 La seguridad como problema público.....	18
1.1.4 Rol del Estado en la provisión de seguridad	19
1.2 Políticas públicas y la seguridad.....	21
1.2.1 Definición de política pública	21
1.2.2 Objetivo de la política pública: resolver problemas públicos	22
1.3 Valor público.....	23
1.3.1 La seguridad como objeto de la política pública.....	24
Capítulo 2: metodología	
2.1 Tipo de investigación.....	26
2.2 Hipótesis.....	26
2.3 Justificación	26
2.4 Preguntas y objetivos.....	27
2.4.1 Preguntas.....	27
2.4.2 Objetivos.....	27

2.5	Delimitación espacial.....	28
2.6	Delimitación temporal.....	28
2.7	Delimitación tramo - ruta.....	28
2.8	Técnica de recolección de datos.....	28
2.9	Perfiles de los entrevistados.....	28

Capítulo 3: Estado de la cuestión, estudio de caso, descripción y análisis de hallazgos

3.1	Estado de la cuestión/Antecedentes.....	30
3.2	Normatividad.....	31
	3.2.1 General.....	31
	3.2.2 Específicas.....	34
3.3	Estudio de caso.....	38
	3.2.1 Caracterización del caso como problema público de seguridad.....	38
	3.2.2 Las políticas existentes en la materia.....	38
	3.2.3 Las limitaciones de la política a ser estudiada.....	39
	3.2.4 Efectos de los problemas existentes en la dinámica del problema público.....	40
3.3	Descripción y análisis de Hallazgos.....	40
3.4	Conclusiones y recomendaciones.....	
	BIBLIOGRAFÍA.....	59

Introducción

El presente trabajo de investigación se ha visto atraído por el investigador, en el sentido que durante los últimos cinco años se han venido produciendo accidentes de tránsito y el índice sigue en aumento, sin que las autoridades responsables puedan hacer algo para determinar cuáles son las causas de la siniestralidad en el sector e implementar políticas para eliminarlas, o en todo caso disminuirlas significativamente.

La siniestralidad no es única en los tramos largos como Lima – Tacna, Cuzco Arequipa, por citar unos ejemplos, también ocurre en los tramos menores como es el caso Lima – Casapalca; y es que, justamente por ser un tramo relativamente corto, que no les demanda mayor esfuerzo y sus costos son menores. Las empresas de transporte ven sus ganancias efectivas y no reparan en brindar un mejor servicio; por el contrario exponen al usuario a un sin número de accidentes, que van de los más simples, hasta pérdidas de vidas humanas.

El problema que investigado, es la incidencia de siniestralidad en la agenda del Estado por los resultados de mortalidad, encuadrándose dentro de la 10ma. causa de muerte, según la OMS. Asimismo, está dentro de las 31 Políticas del Estado, encontrándose involucradas principalmente las carreteras de Interior y transportes.

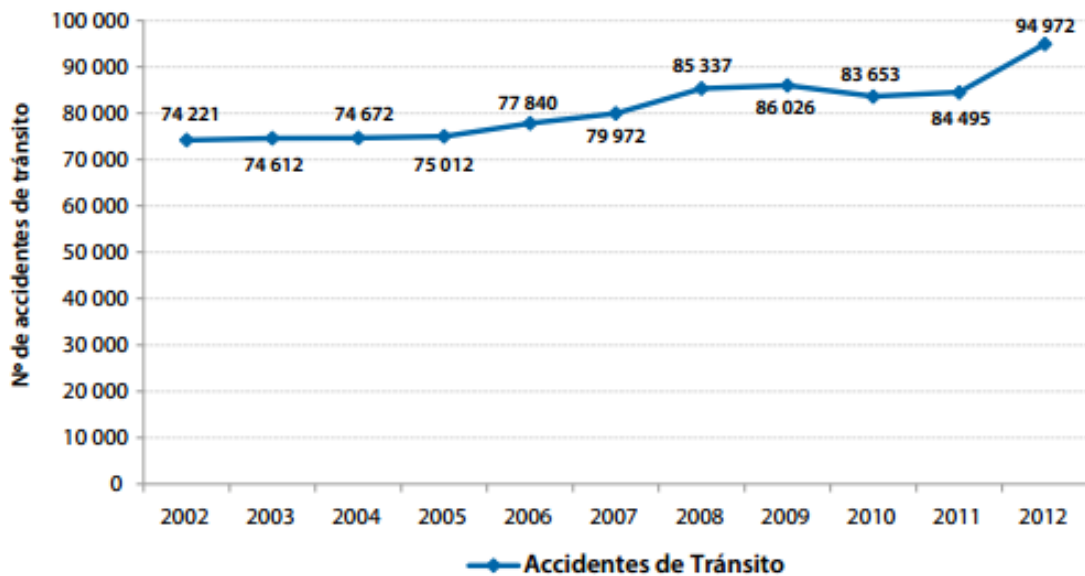
Se evidencian responsabilidades por los entes involucrados, ya sea por acción u omisión, que van desde la emisión de leyes sobre la materia, hasta las acciones de control, supervisión y fiscalización.

El Estado Peruano se ve involucrado porque es precisamente quien tiene que velar por la seguridad e integridad física y mental de las personas, así como de su propiedad, de conformidad a lo establecido en los artículos 1 y 2 de la Constitución Política del Perú

El Ministerio de Salud, realizó un análisis epidemiológico de las lesiones causadas por los accidentes de tránsito en el Perú del año 2013, señalando que en el Informe Mundial sobre la Violencia y la Salud, en su segunda recomendación insta a los países a aumentar la capacidad de recolectar datos sobre lesiones ocasionadas por factores externos, aunque según el Informe Mundial sobre Prevención de los Traumatismos Causados por el Tránsito, aún muchos países carecen totalmente de dichos sistemas. El Perú, cuenta con un sistema de Vigilancia en Salud Pública (VSP) de lesiones por accidentes de tránsito, que está vigente desde el año 2006. Nace dentro del marco de la Estrategia Sanitaria de Accidentes de Tránsito del Ministerio de Salud, estando implementado en las 24 regiones del país. La vigilancia de lesiones por accidentes de tránsito, combina datos de tres fuentes de información: a) **Historia clínica**, b) **denuncia policial** y c) **póliza de seguro del vehículo**. La notificación es de periodicidad mensual y en el país representa un primer paso en la comprensión de las características epidemiológicas de las lesiones por accidentes de tránsito. Esto debido a la necesidad de desarrollar un conjunto de medidas educativas, legislativas y de control, destinadas a reducir significativamente los accidentes de tránsito, así como de disponer de servicios de atención de emergencias hospitalarias que presten una adecuada atención a los lesionados.

De acuerdo a los datos proporcionados por la Policía Nacional del Perú (Figura N° 1), la tendencia del número de accidentes de tránsito, se está incrementando a nivel nacional. En el año 2002 se produjeron 74,221 accidentes de tránsito en comparación con el año 2012 en el que ocurrieron 94,972 lo que representa un incremento de 27% de los accidentes en el periodo analizado.

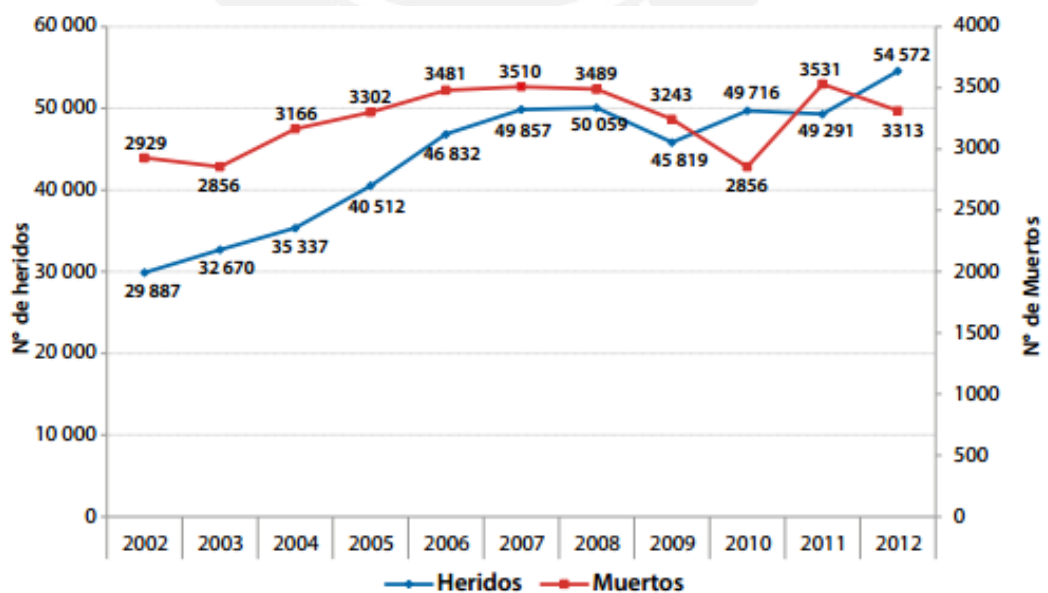
Figura N° 1: Número de accidentes de tránsito según año, Perú, 2002-2012



Fuente: Policía Nacional del Perú - Estado Mayor General/DIRPEP-DIVEST-UP

En la figura N° 2, se observa que el número de heridos por accidentes de tránsito registrados por la Policía Nacional es ascendente en los últimos años; de igual manera, se observa que el periodo 2010-2012, la tendencia de la mortalidad fue ascendente

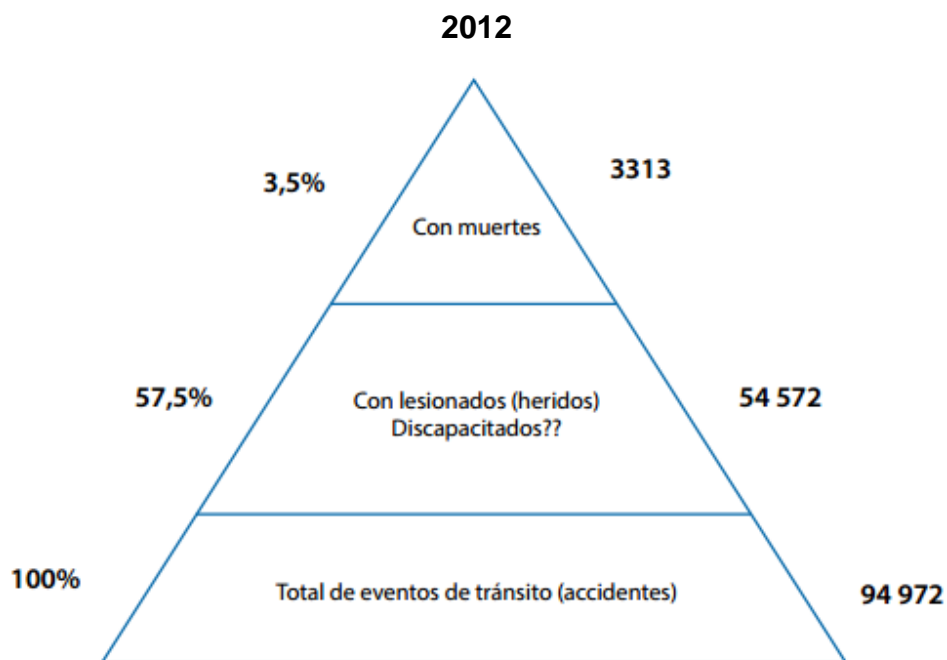
Figura N° 2: Número de heridos y muertos por accidentes de tránsito en el Perú, 2002 -2012



Fuente: Policía Nacional del Perú - Estado Mayor General/DIRPEP-DIVEST-UP

Para el año 2012 el número total de accidentes fue de 94,972, resultando heridas 54,572 personas (57,5%), de este porcentaje se desconoce el número de personas que hayan desarrollado como consecuencia alguna discapacidad. Asimismo, 3,313 personas fallecieron por esta causa, correspondiendo al 3,5% del total Figura N° 3).

Figura N° 3: Pirámide de los traumatismos causados por el tránsito, Perú



Fuente: Policía Nacional del Perú - Estado Mayor General/DIRPEP-DIVEST-UP2

De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud (OMS), nuestro país, por la proporción de defunciones por accidentes que registra, se encuentra en el lugar 16 con respecto a los demás países del continente americano¹

Los accidentes de tránsito constituyen una causa importante de muerte, lesiones y discapacidades en el Perú. Los más afectados son los peatones, esto sin restarles importancia a los ocupantes de vehículos debido a los accidentes masivos ocurridos en carreteras.

El último estudio nacional de carga de enfermedad realizado por la Dirección General de Epidemiología, para el año 2012, las lesiones no intencionales (que

¹ Organización Mundial de la Salud. Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013.

incluyen principalmente los accidentes de tránsito) ocasionaron 756,878 Años de Vida Saludable (AVISA) truncadas; es decir, el 13% de la carga de enfermedad nacional. Según subcategoría, los accidentes de tránsito representaron la tercera causa de la carga de enfermedad nacional con una pérdida de 215,905 AVISA (3.7% de la carga nacional). El 56.2% de la carga se debió a la muerte prematura (AVP) y el 43.8% restante a la discapacidad (AVP).

Tabla N° 1: Distribución de AVISA según principales subcategorías de enfermedades y sexo. Perú 2012

SUBCATEGORÍAS	TOTAL			HOMBRES			MUJERES		
	Número	Tasa*	%	Número	Tasa	%	Número	Tasa	%
Infecciones vías respiratorias bajas	275 173	9,1	4,7	150 998	10,0	4,9	124 176	8,3	4,6
Depresión unipolar	224 535	7,5	3,9	78 514	5,2	2,5	146 021	9,7	5,4
Accidentes de tránsito	215 905	7,2	3,7	155 506	10,3	5,0	60 400	4,0	2,2
Bajo peso/prematuridad	212 855	7,1	3,7	119 177	7,9	3,9	93 679	6,2	3,5
Anoxia, asfixia, trauma al nacimiento	210 202	7,0	3,6	119 373	7,9	3,9	90 829	6,1	3,4
Diabetes	199 496	6,6	3,4	90 331	6,0	2,9	109 165	7,3	4,0
Artrosis	193 774	6,4	3,3	79 550	5,3	2,6	114 225	7,6	4,2
Dependencia de alcohol	166 395	5,5	2,9	111 278	7,4	3,6	55 117	3,7	2,0
Malnutrición proteino-calórica	155 914	5,2	2,7	82 138	5,4	2,7	73 775	4,9	2,7
Enfermedad CVC cerebrovascular	139 393	4,6	2,4	75 332	5,2	2,4	64 062	4,4	2,4
Enfermedad CVC hipertensiva	113 852	3,8	2,0	53 587	3,6	1,7	60 266	4,1	2,2
Degeneración cerebral, demencia	108 354	3,6	1,9	45 472	3,0	1,5	62 882	4,2	2,3
Caídas	107 499	3,6	1,9	56 522	3,7	1,8	50 977	3,4	1,9
Esquizofrenia	104 941	3,5	1,8	50 261	3,3	1,6	54 680	3,6	2,0
Caries	91 856	3,0	1,6	46 241	3,1	1,5	45 615	3,0	1,7

*Tasa por mil habitantes

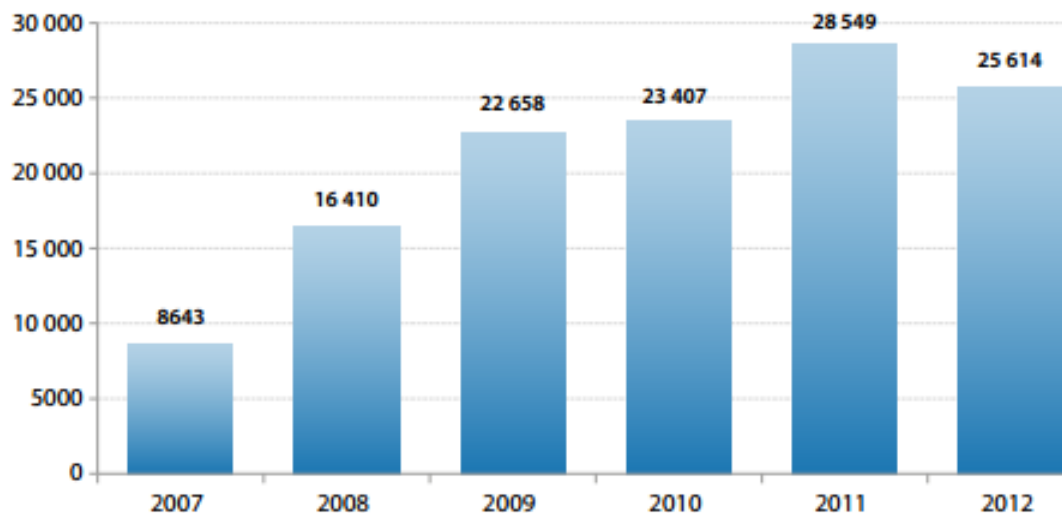
Fuente: Dirección de Inteligencia Sanitaria. Dirección General de Epidemiología.

“Todos los años fallecen más de 1,2 millones de personas en las vías de tránsito del mundo, y entre 20 y 50 millones sufren traumatismos no mortales. En la mayoría de las regiones del mundo, esta epidemia de accidentes de tránsito sigue aumentando” (Dirección General de Epidemiología - MINSA, 2013)

Ante ello, nos planteamos como pregunta central: **¿Cuáles son las causas de siniestralidad en las empresas de transporte público interprovincial entre los años 2008 – 2012?**, y como Objetivo principal: **Comprender e identificar las causas de siniestralidad y tener un diagnóstico real del problema para posibles alternativas de solución.**

De acuerdo a los datos del sistema de Vigilancia de Lesiones por Accidentes de Tránsito, considerado en el análisis epidemiológico de las lesiones causadas por accidentes de tránsito en el Perú 2013, realizado por la Dirección de Epidemiología del Ministerio de Salud (MINSA), se observa que el número de lesionados se ha incrementado de año en año (Fig. 4). El incremento de casos notificados podría corresponder a la implementación gradual del sistema en las diferentes regiones del País.

Fig. 4. Evolución del registro de lesionados, Perú, 2007 -2012



Fuente: Sistema de vigilancia de lesiones por accidentes de tránsito MINSA-DGE

“En el año 2007 se notificaron 8,643 lesionados procedentes de 16 Regiones de Salud. En el año 2009 la cifra se incrementó a 22,658 (26 regiones de Salud), en el año 2010 se volvió a incrementar a 23,407 y en 2011 a 28,549 casos notificados (30 regiones de Salud). Para el año 2012, el sistema se había implementado en las 34 Regiones de Salud y en 217 establecimientos priorizados por cada región. Cabe resaltar que este sistema no está implementado en todos los establecimientos de las regiones, pero sí en

aquellos que están ubicados en puntos estratégicos y que recogen la mayor cantidad de lesionados por accidentes de tránsito.

“Para el periodo Enero-Diciembre, 2012, se notificaron 25614 lesionados que fueron producto de 15 175 accidentes de tránsito, con una razón de 2 lesionados por cada accidente” (Dirección General de Epidemiología - MINSA, 2013).

Tabla 2. Número de accidentes y número de lesionados. Perú, 2007-2012

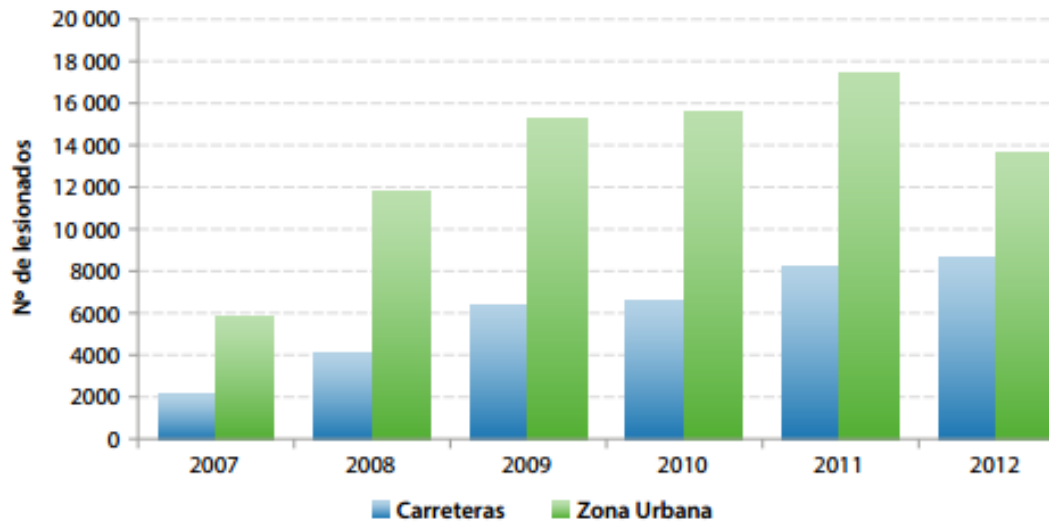
Años	Nº de accidentes	Nº de lesionados	Razón lesionados/accidentes
2007	7401	8643	1,0
2008	12 063	16 410	1,0
2009	15 473	22 658	1,0
2010	16 076	23 407	1,0
2011	19 154	28 549	1,0
2012	15 175	25 614	2,0

Fuente: Sistema de vigilancia de lesiones por accidentes de tránsito MINSA-DGE

La zona más frecuente de ocurrencia de lesiones por accidentes de tránsito es la zona urbana (comprende avenidas, calles/jirones y autopistas/Vía expresa).

Ello es evidente puesto que en la zona urbana existe mayor afluencia de público y de vehículos; a diferencia de lo que sucede en las carreteras, donde no existe mucho transeúnte; sin embargo, los riesgos de accidentes no son por lo general por la imprudencia del peatón, como lo es en la zona urbana.

Fig. 5. Distribución de lesionados por accidentes de tránsito por zonas del accidente



Fuente: Sistema de vigilancia de lesiones por accidentes de tránsito MINSAL _DGE

El tipo de accidente más frecuente fue el choque, tanto en zona urbana como en zona de carretera, seguido de los atropellos en la zona urbana y las volcaduras en la zona de carretera.

Se observa que los accidentes en las carreteras es producto de choques y volcaduras, diferente a la zona rural, si analizamos este fenómeno la respuesta sería la imprudencia del conductor, el exceso de velocidad, la conducción excesiva, posiblemente la conducción en estado de ebriedad entre otros.

Tabla 3. Tipo de accidente y zonas del accidente 2007-2012

Tipo de accidente	Carreteras	%	Zona Urbana	%
Atropello	4214	14,2	23 546	33,5
Choque	14 068	47,4	37 616	53,6
Volcadura	6542	22,0	4117	5,9
Caída de ocupante	928	3,1	2906	4,1
Otro	3950	13,3	2042	2,9
Total general	29 702	100,0	70 227	100,0

Fuente: Sistema de vigilancia de lesiones por accidentes de tránsito MINSAL -DGE

Según horas del día, la mayor frecuencia de lesiones por accidentes de tránsito se produce entre las 6 y las 18 horas, tanto en la zona urbana como en la zona de carreteras.

En la zona de carreteras también se producen los accidentes en el día, entre las 6 y 18 horas, periodo de tiempo en el que presuntamente el conductor debe estar en óptimas condiciones de manejo; sin embargo, no es verdad, percibiendo que son otros los factores que determinan el accidente especialmente por volcadura o choque.

Tabla 4. Lesionados por hora del día y zona del accidente, 2012

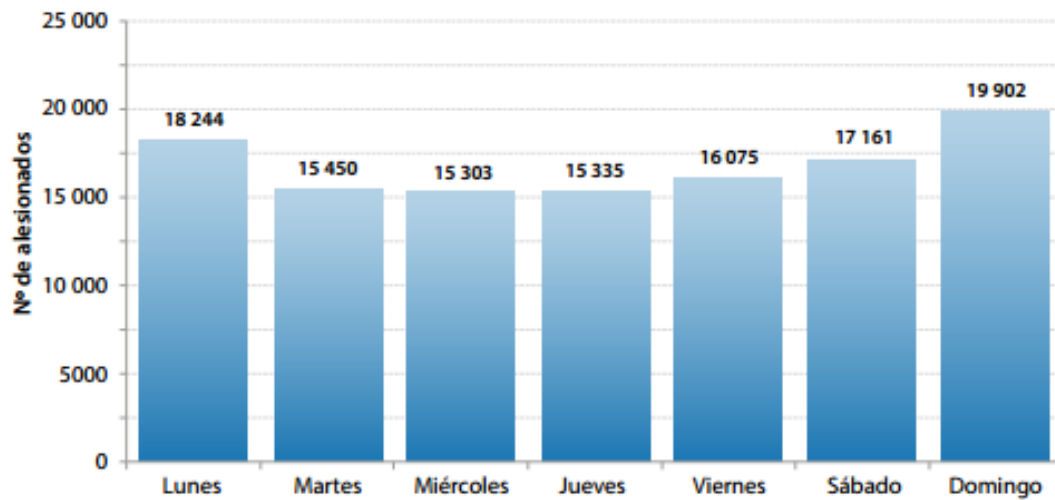
Hora agrupada	Zona Urbana	%	Carreteras	%
0 a 6	1043	8,79	1245	16,49
6 a 12	3744	31,54	2058	27,25
12 a 18	3786	31,9	2196	29,08
18 a 24	2915	24,56	1803	23,88
s/d	382	3,22	249	3,3
Total	11870	100	7551	100

Fuente: Sistema de vigilancia de lesiones por accidentes de tránsito MINSAs-DGE

Lesiones por accidentes de tránsito según, hora del día, día de la semana y mes del año

“Los lunes presentan un aproximado de 18 244 lesionados, 2794 más que los martes, día a partir del cual podemos observar un continuo aumento de número de lesionados, hasta alcanzar en domingo 19 902. Esta cifra supone con respecto al martes un incremento de 28,8%. Se puede observar un incremento característico del número de lesionados por accidentes de tránsito durante los días correspondientes al fin de semana, destacando el domingo” (Dirección General de Epidemiología - MINSAs, 2013).

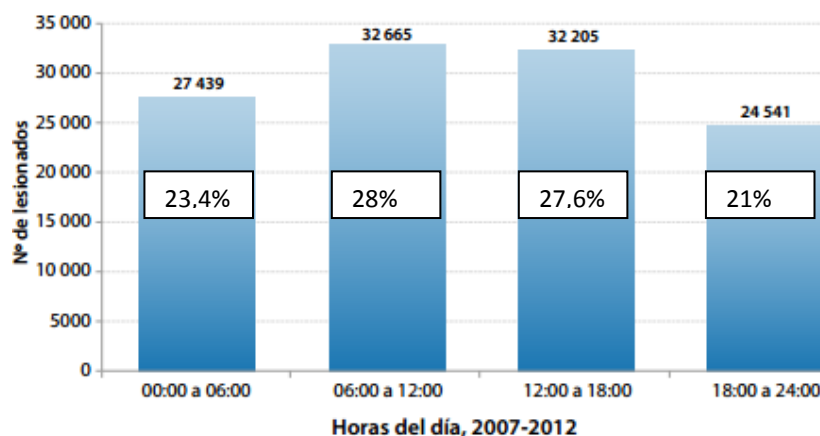
Fig. 6. Lesiones por accidentes de tránsito, por día de la semana 2007-2012



Fuente: Sistema de vigilancia de lesiones por accidentes de tránsito MINSAs -DGE

En relación a la hora de ocurrencia de los accidentes de tránsito, la mayoría de estos ocurren entre las 06:00 y 12:00 horas del día, seguido por aquellos que ocurren entre las 12:00 a 18:00 horas. El grupo horario que concentra el mayor número de lesionados es el de 06:00 a 12:00, representando el 28% del total, seguido del grupo horario de 12:00 a 18:00, que corresponde a las tardes, representando este grupo horario el 27,6% del total. El grupo horario con menor número de lesionados por accidentes de tránsito está entre las 18:00 y 24:00 horas (Dirección General de Epidemiología - MINSAs, 2013).

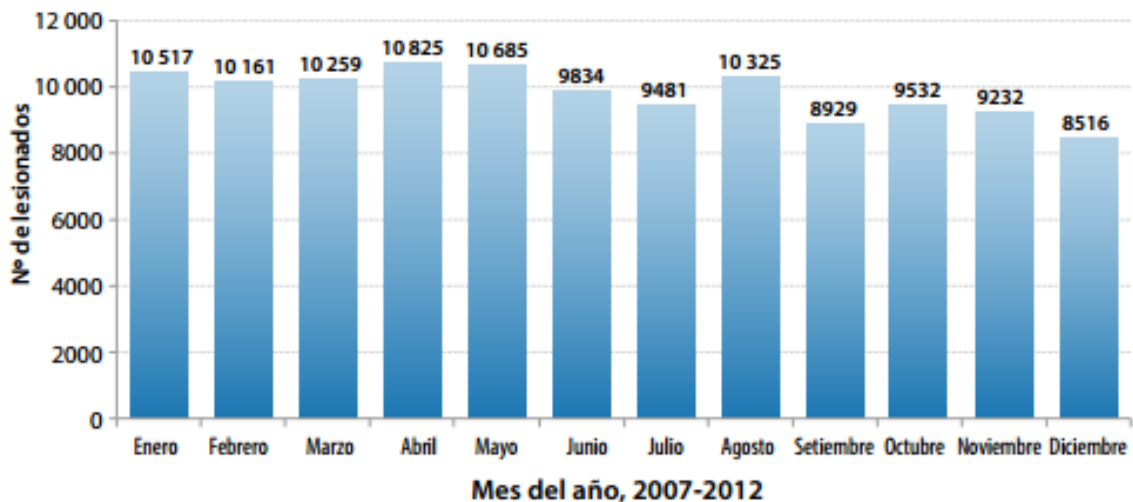
Fig. 7. Lesionados por agrupación horaria, Perú 2007-2012



Fuente: Sistema de vigilancia de lesiones por accidentes de tránsito MINSAs _DGE

Se observa que el número de lesionados por accidentes de tránsito se incrementa en los meses de enero, abril, mayo y agosto. Así también se observa que el mes de diciembre se presenta con menor registro de lesionados (8,516).

Fig. 8. Distribución de lesionados por mes del año 2007-2012



Fuente: Sistema de vigilancia de lesiones por accidentes de tránsito MINSA-DGE

Factores relacionados a la ocurrencia de accidentes de tránsito

“La agrupación por factores que ocasionaron los accidentes de tránsito según los datos de la Policía Nacional, en su mayoría estuvo relacionada al comportamiento humano (comportamiento del conductor y/o de los peatones). Un 75% de los accidentes no fatales y fatales respectivamente estuvieron relacionados con el comportamiento del conductor. Un 7,4% y 12,4% de los accidentes no fatales y fatales respectivamente, estuvieron relacionados con la imprudencia del peatón, mientras que el estado del vehículo, los factores relacionados con el medio ambiente físico y otros factores fueron menos importantes (tabla 5)” (Dirección General de Epidemiología - MINSA, 2013).

“El 32,1% de los accidentes no fatales y en el 36,7% de los fatales, el factor más importante fue el exceso de velocidad. En el 27,5% y en el 25,7% de los accidentes no fatales y fatales respectivamente, la imprudencia del conductor se identificó como la causa más importante; mientras que en el 10,5 y 9,5% de

los accidentes no fatales y fatales respectivamente, el factor más importante fue conducir en estado de ebriedad (tabla 5) (Dirección General de Epidemiología - MINSA, 2013)

Se percibe que el exceso de velocidad es el principal causante de los accidentes de tránsito, seguido de la imprudencia del conductor, acciones que son más comunes en la conducción de vehículos en carreteras...

Tabla 5. Agrupación de los factores relacionados con los accidentes de tránsito.

Rol causal en el accidente

	Fatales		No fatales	
	Nº	%	Nº	%
Factores relacionados con el CONDUCTOR				
Exceso de velocidad	1047	36,7	26 328	32,1
Imprudencia del conductor	733	25,7	22 533	27,5
Conductor ebrio	272	9,5	8577	10,5
Imprudencia del pasajero	49	1,7	1884	2,3
Desacato de las señales de tránsito	29	1,0	1746	2,1
Exceso de carga	12	0,4	448	0,5
Total	2142	75,0	61 516	75,0
Factores relacionados con el PEATÓN				
Imprudencia del peatón	355	12,4	6080	7,4
Factores relacionados con el VEHÍCULO				
Falla mecánica	61	2,1	2281	2,8
Falta de luces	8	0,3	345	0,4
Total	69	2,4	2626	3,2
Factores relacionados con el MEDIO AMBIENTE FÍSICO				
Pista en mal estado	51	1,8	1161	1,4
Señalización defectuosa	5	0,2	867	1,1
Total	56	2,0	2028	2,5
Otros Factores				
Otros	234	8,2	9765	11,9
Total	2856	100	82015	100

Capítulo 1: Marco Teórico

Políticas Públicas

1.1 Seguridad como problema

1.1.1 Definición de problema público

En primer lugar, definir un problema significa que, una vez reconocido como tal e incluido en la agenda de algún gobierno, el problema es percibido por los distintos actores interesados; es objeto de exploración, articulación e incluso cuantificación y, en algunos casos, se da una definición oficial, o al menos provisionalmente aceptada, acerca de sus posibles causas, componentes y consecuencias. En segundo lugar, que una situación concreta se convierta en problema público, no es algo que se base sólo y únicamente en circunstancias objetivas: una situación no deseada como problema público, depende en gran medida de su conexión con los valores dominantes de la sociedad en ese momento; y del poder de los actores que promueven su incorporación a la agenda de gobierno. En tercer lugar, la definición de los problemas públicos, plantea numerosas dificultades, porque los problemas públicos son enrevesados, retorcidos, inéditos. No tienen una formulación definitiva. No suele haber criterios que establezcan cuando se ha llegado a la solución. La solución es nunca verdadera o falsa, sino buena o mala, y carece, además, de una prueba inmediata y resolutoria. (Delgado, 2009: 6).

La primera definición del problema es un paso crucial. Ésta le da al analista: 1. Una razón para hacer todo el trabajo necesario, a fin de terminar el proyecto, y 2. Un sentido de dirección para obtener evidencia e información. (Bardach, 1998: 17).

Un problema es una situación, fenómeno, hecho social, que se presenta en la sociedad como causa de insatisfacción, disminución de utilidades, conflictos, etc., el cual debe ser definido, acotado y estudiado para llegar a una o más soluciones del mismo.

1.1.2 Definición de seguridad

"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. Permite al individuo alcanzar sus aspiraciones y para ello requiere que los interesados, gobiernos y otros, mantengan o creen las condiciones" (Instituto Nacional de Santé Publica, 201: 3), como:

- Un clima de cohesión y paz social, así como de equidad, que proteja los derechos y libertades, tanto a nivel familiar, local, nacional como internacional.
- La prevención y el control de heridas y otras consecuencias o daños causados por los accidentes.
- El respeto a los valores y a la integridad física, material o psicológica de las personas.
- El acceso a medios eficaces de prevención, control y rehabilitación para asegurar la presencia de las tres primeras condiciones.

Para el Instituto Nacional de Santé Publica, (2010) estas condiciones pueden garantizarse por actividades sobre el medio ambiente (físico, social, psicológico, político y económico, organizacional, etc.).

"La seguridad humana es complementaria de la seguridad estatal, no la reemplaza, este es un aspecto esencial del concepto" Sadako, 2003: 3). La Comisión de Seguridad Humana, establece que la "seguridad humana consiste en proteger la esencia vital de todas las vidas humanas de una forma que realce las libertades humanas y la plena realización del ser humano. Significa proteger las libertades fundamentales: libertades que constituyen la esencia de la vida. Significa proteger al ser humano contra las situaciones y amenazas críticas (graves) y omnipresentes (generalizadas). Significa utilizar procesos que se basan en la fortaleza y las aspiraciones del ser humano" Sadako, 2003: 4).

Kofi Annan (2005) en su informe *In Larger Freedom*, menciona tres componentes de la seguridad humana, tales como la “libertad ante el miedo, libertad ante la necesidad y libertad para vivir con dignidad, como los principios temáticos principales del informe, aunque no hizo ninguna referencia específica al término seguridad humana”.

Se asume que la seguridad es una precondition para el desarrollo humano y que la seguridad humana es un medio para empoderar los derechos humanos. Así, la protección de los derechos humanos se constituye fundamental para asegurar la seguridad humana (Velásquez, 2009).

La seguridad resulta ser uno de los componentes básicos para el desarrollo de las personas, crear un ámbito o las condiciones para el normal desarrollo de sus actividades. No se concibe a una persona que fija su atención en una potencial situación de calamidad y por otro lado atender situaciones propias de su diario quehacer, obviamente los resultados no serán los esperados, por el contrario, se verán comprometidos. La seguridad termina siendo condición sine qua non para el desarrollo humano.

1.1.3 La seguridad como problema público

Para el diseño de políticas públicas en materia de la problemática de seguridad vial, se requiere primeramente reconocer la magnitud del problema, convertirlo en un asunto de preocupación ciudadana e incluirlo en la agenda del gobierno como un punto a tratar. Para establecer un diagnóstico del problema, cercano a la realidad, es necesario estudiar las causas que lo generan, recurriendo a las fuentes de información e iniciar un proceso para validar las mismas. (Organización Panamericana para la Salud, 2009)

La Seguridad constituye uno de los elementos centrales del debate por responder adecuadamente a los problemas que en su entorno estamos acostumbrados a escuchar, violencia y juventud, violencia intrafamiliar, miedo, tráfico de niños, armas explotación sexual comercial, etc., sin embargo son raras las excepciones de Estados en los cuales los problemas de la Seguridad

son analizados en forma transversal e integral. Un ejemplo son las políticas de desarrollo urbano que en muchos casos carecen de un análisis vinculado con la sostenibilidad de la seguridad. (Reunión preparatoria para la primera reunión de ministros en materia de seguridad pública de las Américas, 2007: 2)

Según Aguilar (1993) para que “un problema reciba la atención de la autoridad gubernamental, requiere identificarse claramente como parte de la agenda del gobierno en un momento determinado, con lo cual se considera que se trata de un tema cuya solución es prioritaria, de acuerdo con los principales actores sociales, organizados o no, y por los grupos de interés con posibilidades reales de intervención o presión sobre las acciones gubernamentales. De esta forma, por agenda de gobierno se entiende a el conjunto de problemas, demandas, cuestiones y asuntos que los gobernantes han seleccionado y ordenado como objetos de su acción, objetos sobre los que han decidido actuar” (15-21).

Resulta claro que existen dificultades o problemas diversos que se presentan en nuestro entorno y afectan la seguridad y tranquilidad, preocupante más aún si estos problemas se enquistan en determinado grupo social perturbando su normal desenvolvimiento y desarrollo. Por ello, en la búsqueda de solución, este problema debe ser identificado, diagnosticado y tratado para la solución del mismo. En el ámbito público, los actores involucrados accionan por agenda gubernamental para su priorización, atención y solución.

1.1.4 Rol del Estado en la provisión de seguridad

Para Díaz (2012) El Estado es el ente regulador: legisla con leyes de fondo y de forma, asume la supervisión del cumplimiento de las leyes. Como ente de Garantías, conduce la prevención. “En este rol el Estado es preventivo de emergencias que pueden producir víctimas. Los hechos no previstos producen víctimas. - El Estado como sujeto Educador: promueve, previene y divulga el derecho. El Estado en su rol científico: Investiga y elabora informes de resultados. El Estado en su rol de protección y de asistencia a la víctima interviene en caso de vulnerabilidad”.

Díaz (2012) además señala que “El Estado interviene en búsqueda de una solución pública a partir del ejercicio de estos roles. Pero si bien el Estado no puede devolver a la víctima la pérdida de un familiar, puede y debe procurar hacer la política pública en base a una racionalidad. Si no es consensuada será estatal, gubernamental o meramente partidaria pero en este último caso no será política pública”

Por su parte Evans (2010) indica que uno de los roles del "Estado capaz y exitoso" es precisamente la constante capacitación de su burocracia y expandir estas capacidades exitosamente con arraigo en la colectividad en atención al interés general, así como desarrollando eficientemente políticas públicas eficaces y propender hacia un "Estado Desarrollista" (p. 16)

Muchas veces se cuestiona por la ausencia del Estado cuando los problemas de diferente índole arrecian y afectan a la comunidad advirtiendo ésta el abandono estatal, pero lo real es que "... el Estado sí tiene una presencia apreciable, de modo que el problema no sería tanto su *ausencia* sino su ineficiencia o debilidad o sometimiento a intereses particularistas (que no es lo mismo); presencia que se expresa en la cobertura de la red de los sectores educación o salud,..." (Tanaka, 2010: 11)

Efectivamente, no es cuestión de que el Estado no está, sino que sus elementos estén cuando se les necesite, supervisando, regulando, legislando, previniendo, actuando con eficiencia y eficacia en todos los ámbitos del quehacer nacional y se perciba la presencia estatal por parte de la comunidad; esto por supuesto, a la par, capacitando y especializando a sus elementos en forma permanente y sostenible.

1.2 Políticas públicas y la seguridad

1.2.1 Definición de política pública

"Knoepfel, Peter (2012) dice que una política pública se define como “una concatenación de decisiones o de acciones, intencionalmente coherentes,

tomadas por diferentes actores, públicos y ocasionalmente privados –cuyos recursos, nexos institucionales e intereses varían a fin de resolver de manera puntual un problema políticamente definido como colectivo. Este conjunto de decisiones y acciones da lugar a actos formales, con un grado de obligatoriedad variable, tendientes a modificar el comportamiento de grupos sociales que, se supone, originan el problema colectivo a resolver (grupos-objetivo), en el interés de grupos sociales que padecen los efectos negativos del problema en cuestión (beneficiarios finales).”

Asimismo, Vieira (2012) señala que “las políticas públicas son el conjunto de objetivos, decisiones y acciones que lleva a cabo un gobierno para solucionar los problemas que en un momento determinado los ciudadanos y el propio gobierno consideran prioritarios”.

Desde este punto de vista, las políticas públicas se pueden entender como un proceso que se inicia cuando un gobierno o un directivo público detecta la existencia de un problema que, por su importancia, merece su atención y termina con la evaluación de los resultados que han tenido las acciones emprendidas para eliminar, mitigar o variar ese problema.” (Bañón, Rafael & Carrillo, Ernesto.1997: 2)

Como lo indica Fred M. Frohok, (1989) las políticas públicas son patrones de acción que resuelven conflictos y proveen de incentivos a la cooperación. Los patrones de acción no actúan aisladamente, sino dentro del marco más general de los programas de gobierno. Así pues, son actos específicos de gobierno, instrumentados dentro de una práctica general. En Omar Guerrero Políticas Públicas una resurrección de la ciencia de policía.

Por otro lado Velásquez (2009) señala que la "Política pública es un proceso integrador de decisiones, acciones, inacciones, acuerdos e instrumentos, adelantado por autoridades públicas con la participación eventual de los particulares, y encaminado a solucionar o prevenir una situación definida como

problemática. La política pública hace parte de un ambiente determinado del cual se nutre y al cual pretende modificar o mantener" (Velásquez, 2009: 156)

Para Medellín (2004) "las políticas públicas se definen como el rasgo gubernativo de todo régimen político".

Las políticas públicas son un conjunto de acciones o medidas, debidamente planificadas por el Estado, en atención a las demandas de la sociedad por problemas que se presentan, que requieren la pronta atención y priorización estatal en la solución de conflictos y por ende amerita la toma de decisiones oportunas, previamente analizadas, valoradas y planificadas.

1.2.2 Objetivo de la política pública: resolver problemas públicos

Hay un gran conjunto de Políticas Públicas que en cierto momento se vuelven objeto de incidencia de las organizaciones, dado que se constituyen en potencias aliadas o declaradas amenazas al cumplimiento de sus respectivas agendas. Con esto nos referimos a los intereses que predominan en cada grupo, los cuales lógicamente no quieren verse afectados.

La participación ciudadana en distintos momentos, es una de las maneras de contar con Políticas Públicas socialmente relevantes. Más adelante haremos nuevamente mención sobre ello, a fin de que quede claro este punto.

La construcción de alianzas con organizaciones de los sectores públicos y privado, es decir que en una Política Pública deben intervenir estos dos actores, a fin de que cada uno manifieste su postura y en momento dado puedan aportar a la propuesta. Recordemos que cuando se implemente la política, todos serán afectados de manera positiva o negativa (Domingo Ruiz – Carlos Eduardo Cadenas)

Palumbo sostiene que la Política Pública casi siempre busca forzar o imposibilitar que la gente haga cosas que, de otro modo, no haría. Confirmando así, la influencia en el cambio de conducta de aquellos que le toca ajustarse a

la política, de esta manera se marcan rumbos en la sociedad.
<http://procesoadministrativo03.wordpress.com/2013/09/02/la-politica-como-medio-de-intervencion-del-estado-ensayo-5-equipo-7/http://www.unla.mx/iusunla18/reflexión/QUE%20ES%20UNA%20POLITICA%20PUBLICA%20web.htm>

En el desarrollo de políticas públicas suele en muchos casos soslayarse el objetivo con miras a la solución de los problemas públicos. En un enfoque analítico debe enfrentarse dos cuestiones: qué es lo que se está tratando de hacer y cómo será cuando se haya hecho. Existe un espacio entre lo que se desea a futuro y lo que se espera de él.

1.3 Valor público

“El valor público se refiere al valor creado por el Estado a través de servicios, leyes, regulaciones y otras acciones. En una democracia, este valor es definido en última instancia por el público mismo. El valor es determinado por las preferencias ciudadanas expresadas a través de una variedad de medios y reflejados a través de las decisiones de los políticos/as electos/as”. (Kelly y Muers: 2003, <http://ulisesasenjo.bligoo.com/content/view/328692/Valor-Publico.html#.U9BSRbHyDk8>)

Mark. H Moore plantea que la creación de valor público consiste en generar el máximo valor posible para la población a partir de los recursos financieros, humanos, físicos y tecnológicos existentes en la institución, basándose en la imaginación gerencial, a fin de cumplir con los propósitos establecidos en los mandatos y con la máxima eficacia y eficiencia.
https://www.google.com.pe/search?q=valor+publico+de+mark+moore&ie=utf-8&oe=utf-8&aq=t&rls=org.mozilla:es-ES:official&client=firefox-a&channel=fflb&gfe_rd=cr&ei=OBbPU964Gong8gaJ5YG4Bw

Juan Falconi (gestión y Gobierno – PUCP) "El valor que buscamos los funcionarios públicos no es la rentabilidad económica o patrimonial, es una que compense las restricciones a la libertad del ciudadano y al costo de

oportunidades que le generamos por el cobro de los impuestos, y por ello el valor público solo puede ser algo muy valioso, sea llamado: “satisfacción de necesidades básicas”, “bienestar general”, “beneficio social”, etc. Así, no importará que un gestor público alcance los objetivos trazados en la Ley o en los reglamentos, pues si ello no se traduce real y efectivamente en satisfacción de necesidades básicas de los ciudadanos, ¡no habrá generado ningún valor público!

El término de valor público tiene un enfoque más relacionado con la acción de las organizaciones públicas y en algunas definiciones con las instituciones del gobierno propiamente, que orientan sus esfuerzos para generar un valor hacia la comunidad que satisfaga necesidades básicas de la misma.

1.3.1 La seguridad como objeto de la política pública

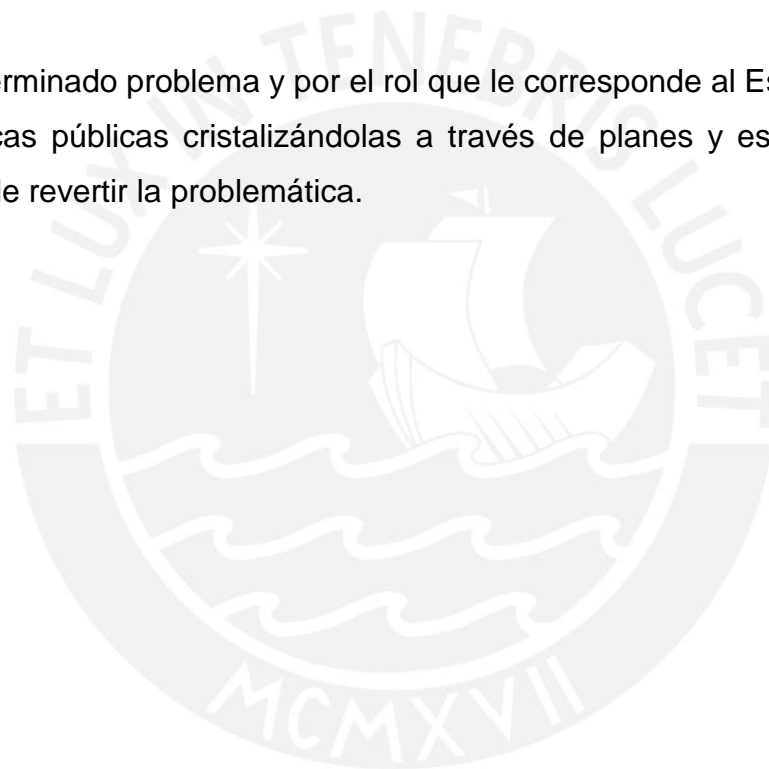
En un sentido general, una política de seguridad pública engloba al conjunto de acciones gubernamentales y sociales que, de alguna manera, inciden o gravitan sobre el conjunto de factores y condiciones sociales, económicas, políticas y culturales que favorecen, apuntalan, consolidan o determinan los conflictos, hechos de violencia y delitos producidos en un determinado contexto social.

"... una política de seguridad pública es el conjunto de intervenciones públicas llevadas a cabo por diferentes actores estatales y sociales –públicos o privados– a los efectos específicos de abordar y resolver aquellos riesgos y conflictos (concretos o previsibles)..." (Naciones Unidas – PNUD: 2005: 2)

La seguridad constituye uno de los grandes requisitos para el desarrollo de un país. No se concibe un contexto social, que sumido en problemas de violencia, desorden, anomia, desgobierno, etc., pueda desarrollar sus capacidades y actividades con total normalidad, vale decir, en un ámbito de descontrol e incertidumbre. Perú es un claro ejemplo de lo señalado, donde el clima de inestabilidad vividos en las décadas del 80 y 90 por posturas nefastas, fue un escollo para el progreso del país.

La seguridad, no solo se circunscribe al ámbito militar por cuestión de soberanía nacional (hablando en el contexto global), o al ámbito policial, por el riesgo de nuestras vidas y bienes por actos delincuenciales. La seguridad abarca un espectro mayor, desde la sola acción previsor de extremar medidas en pro de la integridad de los nuestros y de uno mismo, hasta las políticas públicas que adopta un Estado para brindar, garantías, bienestar, tranquilidad y paz social, propios para el normal desarrollo de una nación, políticas que deben marcar como una de las principales prioridades de la agenda gubernamental

Ante determinado problema y por el rol que le corresponde al Estado, establece las políticas públicas cristalizándolas a través de planes y estrategias con el objetivo de revertir la problemática.



Capítulo 2: Metodología

2.1 Tipo de investigación

El método empleado para el desarrollo de la presente investigación es cualitativo y documental del ámbito de RVP donde se brinda servicio de transporte público interprovincial, así como de los entes involucrados en el control, supervisión y fiscalización.

2.2 Hipótesis

La inacción y omisión de los entes encargados de controlar, supervisar y fiscalizar en materia de seguridad vial y la responsabilidad de las diferentes empresas de transporte público como personas jurídicas por el no acatamiento de la norma y la falta de capacitación; constituyen las causas de siniestralidad en las empresas de transporte público interprovincial entre los años 2008 – 2012.

2.3 Justificación

Los resultados de la investigación nos han de permitir hacer un diagnóstico muy próximo a la realidad de los hechos de siniestralidad de las empresas de transporte público interprovincial y determinar las principales causas de accidentes de tránsito en este ámbito.

Permitirá enfocar la problemática en su real dimensión para adoptar las estrategias convenientes en el control del tránsito, optimizando la circulación terrestre en el ámbito nacional, en estricto acatamiento a la Carta Magna y Ley de la Policía Nacional del Perú y consecuentemente acrecentando la Imagen Institucional.

El tema de investigación se encuadra perfectamente en el eje central de la Escuela de Gobierno y Políticas Públicas de la PUCP, como es la actividad de investigar y presentar propuestas para contribuir en la solución de los problemas públicos que se encuentran en la agenda nacional.

2.4 Preguntas y objetivos

2.4.1 Preguntas

Pregunta principal

¿Cuáles son las causas de siniestralidad en las empresas de transporte público interprovincial entre los años 2008 – 2012?

Preguntas secundarias

- ¿Cuál ha sido la incidencia registrada de siniestralidad de las empresas de transporte público interprovincial, el cual se constituye en un problema público, entre los años 2008 - 2012?
- Cuáles son los elementos que intervienen en los accidentes de tránsito ocasionados por las empresas de transporte público interprovincial entre los años 2008 - 2012?
- ¿Qué políticas públicas se vienen implementando por parte del Estado para regular eficiente y eficazmente la actividad del transporte público interprovincial y enfrentar los altos índices de siniestralidad, constituyéndose en un problema público, entre los años 2008 - 2012?

2.4.2 Objetivos

Objetivo principal:

Comprender e identificar las causas de siniestralidad y tener un diagnóstico real del problema para posibles alternativas de solución

Objetivos secundarios

- Determinar el comportamiento de la siniestralidad registrado por los entes involucrados en el periodo 2008 – 2012 en el ámbito del tramo de la Carretera Central Lima – Casapalca, como parte de la Red Vial del Perú (RVP), con la participación de las empresas de transporte público.

- Identificar, establecer y describir los cuatro elementos que intervienen en los accidentes de tránsito (elementos: hombre, vía, vehículo y medio ambiente).
- Explicar las políticas públicas que se vienen implementando regular el transporte público para prevenir y reducir significativamente el índice de siniestralidad por accidentes de tránsito.

2.5 Delimitación espacial

La investigación tendrá lugar en el tramo de la Carretera Central de la Red Vial del Perú (RVP), Departamento de Lima, comprendidos entre el kilómetro "0" (Pte. Sta. Anita) Provincia de Lima y el kilómetro "120" aprox. (Casapalca) Provincia de Huarochirí.

2.6 Delimitación temporal

Años comprendidos entre 2008 al 2012, de tal forma que permita hacer una apreciación muy próxima a la realidad del fenómeno que se presenta por siniestralidad de las empresas de transporte público interprovincial en Perú, así como la incidencia que registra en el periodo de 4 años.

2.7 Delimitación tramo - ruta

Se realizará en el tramo ruta Lima - Casapalca.

2.8 Técnica de recolección de datos

Se efectuó la revisión de normas referidas al transporte público y la seguridad vial. Asimismo, se construyeron guías de entrevistas semiestructurada teniendo en cuenta cada uno de nuestros objetivos dirigido a personal especializado en el tema de estudio (Anexo).

2.9 Perfiles de los entrevistados

Los actores que fueron designados para entrevistarlos han sido elegidos de acuerdo al grado y nivel de responsabilidad que tienen en el transporte público y la seguridad vial en la ruta Lima-Casapalca, tenemos: al Alcalde de Chosica, al Fiscal Provincial del Distrito, al Jefe de la División de Prevención e

Investigación de Accidentes de Tránsito (DIVPIAT), al Jefe del Departamento de Tránsito de Chaclacayo, al Jefe de la Oficina General de Defensa del Ministerio de Salud, y al Presidente del Concejo Nacional de Seguridad Vial (anexo).



Capítulo 3: Estado de la cuestión, estudio de caso, descripción y análisis de hallazgos

3.1 Estado de la cuestión/Antecedentes

Samaniego. (2008) realizó el trabajo de investigación con el título “Propuesta de lineamientos para la elaboración de campañas de comunicación y educación para la prevención de accidentes de tránsito urbanos en la ciudad de Lima Metropolitana”, para optar el grado académico de magister en comunicaciones en la universidad pontificia católica del Perú, señalando expresamente que un menor de 12 años campeón de taekwondo, quien muriera víctima de la imprudencia de un chofer ebrio el 18 de octubre del 2006. El segundo caso, la triste historia de una mujer gestante quien muriera atropellada por una combi el 12 de octubre del 2006, aunque el bebe que llevaba en su vientre logró sobrevivir a la tragedia. Propone la elaboración de una estrategia comunicativa, basada en la metodología del Planeamiento Estratégico de la Comunicación Educativa (PECE), que permite construir de forma gradual, sistemática y coherente el camino que permitirá elaborar todas las actividades de información, comunicación y educación necesarias para el logro de comportamientos positivos en materia de prevención y seguridad vial.

La investigación nos permite conocer el índice de siniestralidad, sus causas en lima metropolitana, y los riesgos en que se encuentran las personas en la carretera Lima-Casapalca.

Chía, Luis & Huamani, Sandro (2010) realizaron un análisis sobre los accidentes de tránsito en el Perú: Una aplicación de los modelos de cointegración y elección secreta; donde detallan la problemática general de los accidentes de tránsito en el Perú, e intentan determinar cuáles son las causas particulares de los accidentes de tránsito en el ámbito carretero, empleando para ello modelos de elección discreta no lineales con información acumulada al año 2009. En ambos casos concluyen que los accidentes de tránsito es el producto de acciones conscientes y por lo tanto voluntarias y que pueden ser: cruzar las vías por las calzadas en vez de hacerlo por los puentes peatonales o

pasos de cebra, para el caso de los peatones; manejar en estado de ebriedad o con exceso de velocidad, en los conductores; o permitir el ingreso de vehículos que superficialmente se encuentran en buen estado, pero que estructuralmente presentan deficiencias técnicas; por parte de instituciones estatales.

El presente análisis de los autores nos da una visión particular de la problemática en la generación del accidente, estableciendo el estado consciente de sus actores, pero evidentemente se encuentra una acción de culpa frente a acciones que no deben hacer, pero sin embargo lo hacen.

La Superintendencia de Transporte, Terrestre de Personas, Carga y Mercancías – SUTRAN (2013) expone las acciones ejecutadas y desarrollo de las actividades de acuerdo a sus competencias, en cuanto al transporte y tránsito en Lima y a nivel nacional, precisando las medidas de prevención y actividades desarrolladas considerando a las personas, el marco legal y la red vial.

El presente informe nos permite conocer y evaluar las políticas públicas que se han ido implementando en materia de seguridad vial en el país y sus connotaciones para la reducción de los accidentes de tránsito.

Hinojosa, Jiménez, Hernández & Campos (2013); realizaron la investigación “Siniestralidad por accidentes de tránsito en México: una aproximación desde el análisis espacial (2005-2012)” donde analizan la relación entre datos de accidentes de tránsito y factores de exposición asociados (población urbana, vehículos automotores, áreas urbanas, vías urbanas y grado de marginación). Se utilizan herramientas de análisis espacial y el método de estratificación de Dalenius y Hodge. Se parte de la premisa de que los accidentes de tránsito son el resultado del desarrollo y crecimiento de los países; así, se pudo determinar que los índices de accidentalidad más alta aparecen en las entidades de Chihuahua, Nuevo León y Colima.

El estudio nos permite inferir el análisis de la siniestralidad del tramo Lima – Casapalca; a partir del análisis efectuado en México; considerando la problemática y realidad actual de nuestro país. Debemos señalar que los accidentes de tránsito y sus causas son similares en todos los países con mínimos grados de diferencias.

Quistberg, Miranda y Ebel (2010) señalan que William Haddon, primer director de la Administración Nacional de Seguridad de Transportes de Carreteras de los Estados Unidos (National Highway Transportation Safety Administration), describió un esquema para desarrollar acciones preventivas y para tratar a las lesiones generadas por los accidentes de tránsito; se le conoce a nivel mundial como la matriz de Haddon; “se compone de tres filas (pre acontecimiento, acontecimiento y post acontecimiento) y de cuatro columnas (individuo, vector, medioambiente social, y medioambiente físico). Analizando la matriz de Haddon se desprende que, para establecer acciones en términos de prevención de lesiones vinculadas a los accidentes de tránsito, resulta necesario enfocarse principalmente en modificar los factores de la primera fila (pre acontecimiento) y también algunos de la segunda fila (eventos). Según la experiencia de los Estados Unidos, para la prevención de las lesiones por accidentes de tránsito existen tres enfoques tradicionales, comúnmente referidos como las tres E: educación, hacer cumplir las leyes e ingeniería” (Education, Enforcement y Engineering)²

El estudio nos indica una experiencia aplicada en estados Unidos en los años 60 a 70 y que ha sido utilizado para desarrollar acciones preventivas en carreteras, visión que tendremos en cuenta en el análisis de nuestro caso de estudio en el tramo Lima Casapalca.

² QUISTBERG, D. Alex; MIRANDA, J. Jaime y EBEL, Beth. Reduciendo el trauma y la mortalidad asociada a los accidentes de tránsito en los peatones en el Perú: intervenciones que pueden funcionar. Rev. Perú. med. exp. salud pública [online]. 2010, vol.27.

3.2 Normatividad

3.2.1 General

Ley N° 27181, Ley general del transporte y tránsito terrestre del 07 de octubre de 1999

Esta norma establece los lineamientos generales económicos, organizacionales y reglamentarios del transporte y tránsito terrestre, y rige en todo el territorio de la República; tiene como objetivo la satisfacción de las necesidades de los usuarios y el resguardo de sus condiciones de seguridad y salud, así como a la protección del ambiente y la comunidad en su conjunto.

La ley N° 27181 sin embargo, no señalaba al Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI) como componente o actor en materia de transporte y tránsito terrestre. Como ley solo presenta los lineamientos generales, sin establecer las competencias específicas de cada actor.

Ley N° 28172, que modifica los artículos 17° y 23 de la Ley N° 27181, Ley general del transporte y tránsito terrestre, del 26 de enero del 2004

La norma precisa a los nuevos componentes como autoridades competentes en materia de transporte y tránsito terrestre: Ministerio de Transportes y comunicaciones, los gobiernos regionales, las municipalidades provinciales y distritales, la Policía Nacional y el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI); asimismo, precisa las competencias normativa, de gestión y fiscalización de los gobiernos regionales; también dispone que las unidades móviles de carácter regional y nacional deberán contar con un sistema de comunicación.

Esta norma solo toma en cuenta el uso de medios de comunicación en los vehículos de transportes, pero no toma en cuenta por el ejemplo la utilización obligatoria de los cinturones de seguridad.

Decreto Legislativo N° 1051-2008 que modifica la Ley N° 27181, Ley general del transporte y tránsito terrestre.

Este decreto modifica disposiciones como el seguro obligatorio de accidentes de tránsito, faculta a la superintendencia de banca, seguros y administradoras privadas de fondo de pensiones a ejercer la potestad sancionadora ante las instituciones obligadas a indemnizar a los deudos o víctimas de accidentes de tránsito.

Solo dispone la facultad a la superintendencia de banca y seguros y administradoras privadas de fondo de pensiones ejercer la potestad sancionadora; no precisa los medios de comunicación que se deben ejercer obligatoriamente para que los deudos de las victimas soliciten esta indemnización.

3.2.2 Específicas

Decreto Supremo N° 058-2003-MTC Reglamento Nacional de Vehículos del 7 de octubre del 2003

Este dispositivo legal establece los requisitos y características técnicas que deben cumplir los vehículos para que ingresen, se registren, transiten, operen y se retiren del Sistema Nacional de Transporte Terrestre.

Decreto Supremo N° 006-2004-MTC Reglamento Nacional de Vehículos del 20 de febrero del 2004

Establece disposiciones referidas a ómnibus ensamblados sobre chasis de vehículos de carga; habilitados para el servicio de transporte interprovincial de pasajeros; precisando su prohibición de ser utilizados para el transporte de personas.

Decreto Supremo N° 004-2005-MTC Modificando el artículo 3º Decreto Supremo N° 006-2004-MTC, del 10 de febrero del 2005

Disponiendo que no será de aplicación lo señalado en el párrafo anterior del artículo 3º, donde se señalaba era requisito indispensable someter al vehículo a una inspección por una entidad especializada, sin embargo, considera que, las concesionarias que hayan cumplido dentro del plazo establecido presentar el certificado de operatividad ya no será necesario que se revise el vehículo.

Decreto Supremo N° 035-2005-MTC Que establece el sistema de control en garitas de peaje “tolerancia cero”, del 10 de febrero del 2005

Regulando el uso de las vías para todo tipo de transporte incluido el interprovincial, de no tener acceso a la vía si no se cumplen requisitos básicos, como contar con la documentación del vehículo según el transporte que realiza; entre ellos el certificado de operatividad vigente. Contar con el SOAT y tener el número de conductores de acuerdo al reglamento general de transporte; entre otros. Dando atribuciones a la Policía Nacional e inspectores para el cumplimiento de la disposición. También dispone permanentes operativos durante las 24 horas.

Decreto Supremo N° 006-2012-MTC del 28 de junio del 2012 que modifica e incorpora disposiciones al Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, y modifica el Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares, aprobado por Decreto Supremo N° 025-2008-MTC y el Decreto Supremo N° 004-2012-MTC

Tabla de Incumplimiento de las Condiciones de Acceso y Permanencia y sus Consecuencias, del Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC; amplía el régimen extraordinario de permanencia para los vehículos en el transporte de personas para renovación del parque vehicular; y excepcionalmente, los vehículos que excedan los veinte (20) años de antigüedad contados a partir del año siguiente de su fabricación, destinados al servicio de transporte terrestre regular de personas en los ámbitos nacional, regional y provincial, deberán acreditar que han aprobado la Inspección Técnica Vehicular cada cuatro (04) meses; para cuyo efecto el Certificado de Inspección Técnica Vehicular que se expida en

estos casos tendrá una vigencia de cuatro (04) meses, entre otras disposiciones.

Decreto Supremo N° 010-2012-MTC del 17 de agosto del 2012 que modifica e incorpora disposiciones al Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, y modifica el Reglamento Nacional de Licencias de Conducir Vehículos Automotores y No Motorizados de Transporte Terrestre aprobado por Decreto Supremo N° 040-2008-MTC y establece otras disposiciones

Incrementando las condiciones técnicas específicas mínimas exigibles a los vehículos destinados a la prestación del servicio de transporte público de personas bajo la modalidad de transporte regular, de ámbito nacional, regional y provincial; establece las categorías y clase de licencias de conducir para el transporte de personas, entre otros dispositivos

Decreto Supremo N° 013-2012-MTC del 29 de octubre 2012 que incorpora el artículo 12-A al Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC

Dando competencia al Ministerio de Transportes y Comunicaciones a accionar sobre las autoridades que trasgredan las normas referidas al transporte en el ámbito nacional, precisando que en caso las autoridades regionales y/o locales emitan disposiciones que contravengan, desconozcan, excedan o desnaturalicen las normas de ámbito nacional en materia de transporte; el MTC podrá iniciar las acciones a que hubiere lugar contra dichas disposiciones, sin perjuicio de las responsabilidades de los funcionarios y/o servidores públicos por la aprobación de las normas transgresoras, conforme a la normatividad vigente.

Decreto Supremo N° 018-2013-MTC del 27 de diciembre 2013, que modifica el Reglamento Nacional de Administración de Transporte aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC y establece otras disposiciones

Se establece las condiciones legales específicas que debe cumplir para acceder y permanecer en la prestación del servicio de transporte de personas en todos los ámbitos y para el transporte mixto; contar con la disponibilidad de vehículos para la prestación del servicio, sean estos propios o contratados por el transportista bajo cualquiera de las modalidades previstas; condiciones específicas de operación que se deben cumplir para prestar servicio de transporte público de personas, bajo la modalidad de transporte regular; utilizar medios tecnológicos, tales como filmadora y detector de metales, para grabar y revisar a los usuarios y sus equipajes de mano antes del embarque en el vehículo, dentro de los terminales terrestres o estaciones de ruta, así como adoptar las medidas de seguridad necesarias respecto al equipaje que se transporta; y en el ámbito regional será de uso obligatorio la hoja de ruta manual, la cual deberá de contener la información señalada en el numeral 81.2 del presente artículo, hasta la implementación de la hoja de ruta electrónica, entre otras disposiciones.

Decreto Supremo N° 003-2014-MTC del 23 de abril del 2014 que modifica e incorpora disposiciones al Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, al Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC y al Reglamento Nacional de Licencias de Conducir Vehículos Automotores y No Motorizados de Transporte Terrestre, aprobado por Decreto Supremo N° 040-2008-MTC.

Disponiendo como autoridades competentes en materia de tránsito terrestre: Al Ministerio de Transportes y Comunicaciones; la SUTRAN; Las Municipalidades Provinciales; Las Municipalidades Distritales; La Policía Nacional del Perú y El Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual –INDECOPI.; regulando los roles de cada uno de ellos; el número máximo de pasajeros, los límites de velocidad; medidas preventivas ante un accidente de tránsito como retención de la licencia y vehículo; Curso de Seguridad Vial y Sensibilización del Infractor; entre otros.

Se presenta un cuadro en la línea del tiempo de las normas específicas de mayor compromiso con nuestro tema de investigación y que, han sido descritas en los párrafos precedentes.

Línea de tiempo

D.S Nº 58	D.S Nº 06	D.S Nº 04	D.S Nº 35	D.S Nº 06	D.S Nº 10	D.S Nº 13	D.S Nº 18	D.S Nº 03
R.N.V	R.N.V	Mod. Art. 3 R.N.V	S.C.G.P	Mod. R.N.A.T	Mod. R.N.A.T Y R.N.L.C	Mod. R.N.A.T	Mod. R.N.A.T	Mod. T.U.O- R.N.T
2003	2004	2005	2005	2012	2012	2012	2013	2014

Abreviatura	Significado
D. S	Decreto Supremo
R. N. V	Reglamento Nacional de Vehículos
S. C. G. P	Sistema de Control en Garitas de Peaje
R. N. A. T	Reglamento Nacional de Administración de Transporte
R. N. L. C	Reglamento Nacional de Licencias de Conducir
T.U.O.R.N.T	Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito

3.3 Estudio de caso

3.3.1 Caracterización del caso como problema público de seguridad

La siniestralidad de la empresas de transporte público interprovincial por accidentes de tránsito, en la extensión de la **Red Vial del Perú (RVP)**, es sin lugar a dudas un problema de gran magnitud que no solamente se presenta en nuestro ámbito nacional, sino que también concita la preocupación en los diferentes países del orbe, registrando pérdidas de vidas humanas, en promedio de 1.2 millones cada año, 50 millones resultan heridos, desde lesiones leves hasta graves secuelas que inhabilitan a la persona temporalmente, o en el peor de los casos de por vida; además de incalculables pérdidas económicas, por cuya razón la OMS considera a los accidentes de tránsito como una epidemia de magnitud mundial, posicionándolo en décimo lugar de causas de mortalidad en el mundo.

“Hoy en día, peatones, automóviles, motocicletas, bicicletas, autobuses, camiones y, hasta vehículos de tracción animal, circulan por los complejos sistemas de transporte. Todos estos usuarios compiten por el uso del espacio

en las vías de comunicación. Las fallas en el diseño de los sistemas de tránsito y de la infraestructura aumentan el conflicto entre los usuarios de las vías públicas y generan numerosos traumatismos fatales y no fatales”³

3.3.2 Las políticas existentes en la materia

Con la participación del Presidente de la República de ese entonces Dr. Alejandro Toledo Manrique y de las diferentes organizaciones políticas, religiosas, de la sociedad civil y Gobierno, y sin perjuicio de sus legítimas diferencias; suscribieron el "Acuerdo Nacional", el 05 de marzo del 2002, con el fin de alcanzar el bienestar de la persona, así como el desarrollo humano y solidario en el país.

Dentro de las políticas que acordaron estuvieron dirigidas a alcanzar 4 grandes objetivos que dieron marco a las 31 Políticas de Estado. Tales objetivos fueron;

- Democracia y Estado de Derecho
- Equidad y Justicia Social
- Competitividad del País
- Estado Eficiente, Transparente y Descentralizado

Las 31 Políticas de Estado acordadas, estuvieron orientadas a políticas de prevención, respeto a la ley, especialización de organismos públicos, asignación de mayores recursos destinados a la formación de capacidades humanas, desarrollar la infraestructura del país, elaborando un plan nacional que identifique ejes de integración y crecimiento para desarrollar una red vial. Construir y mantener un Estado eficiente, eficaz, moderno y transparente al servicio de las personas y de sus derechos y que promueva el desarrollo, entre otros

Por otro lado, en la actualidad no existe un **Plan Nacional de Seguridad Vial** que impulse una política nacional de seguridad vial como herramienta que permita orientar la ejecución de acciones de prevención e incluya objetivos estratégicos específicos que genere una cultura de respeto por las normas en

³ Organización Panamericana de la Salud. Seguridad peatonal, hoja informativa 2011.

materia de seguridad vial y por ende reduzca los niveles de siniestralidad vial, así como de otras estrategias orientadas a tal propósito, articulando esfuerzos y capacidades de otros entes comprometidos en la problemática del sector.

3.3.3 Las limitaciones de la política a ser estudiada

Cabe mencionar que el último plan emitido por el MTC a través del Consejo Nacional de Seguridad Vial, fue para el periodo 2007 – 2011, el mismo, como es obvio, no está vigente, y por información de funcionarios del sector, dicho plan se encuentra en proceso de elaboración con proyección al 2023. Hecho que evidencia que en la actualidad no existe una estrategia del sector para disminuir el índice de siniestralidad de las empresas de transporte público interprovincial en Perú.

3.3.4 Efectos de los problemas existentes en la dinámica del problema público

De no diseñarse políticas públicas en la que incluya estrategias que comprenda a los diferentes actores involucrados en la problemática, tendente a disminuir la incidencia de siniestralidad de empresas de transporte público interprovincial en Perú y se capacite tanto a los funcionarios del sector Estatal comprometidos en este fin, como a los directivos y conductores de las diferentes empresas de transporte público, se mantendría o aumentaría alarmantemente el índice de siniestralidad en las carreteras de la RVP, con la consecuente pérdidas de vidas humanas, lesionados y cuantiosas pérdidas económicas, poniendo en evidencia la debilidad e incapacidad del Estado peruano y por ende una pésima imagen en el consenso internacional, que afectaría otros rubros de ingresos económicos para el país, como el turismo, por citar un ejemplo.

3.4 Descripción y análisis de Hallazgos

La administración del cuestionario a los actores involucrados en el problema de estudio cumplió los objetivos propuestos, teniendo como resultado para el **primer objetivo propuesto:**

Objetivo N° 1: Determinar el comportamiento de la siniestralidad registrado por los entes involucrados en el periodo 2008 – 2012 en el ámbito de Red Vial del Perú (RVP), con la participación de la empresa de transporte público.

ENTREVISTADOS	ACATAMIENTO DE NORMAS	PRINCIPALES CAUSAS DE ACCIDENTES	CONTROL DEL TRANSPORTE	PROGRAMAS DE CAPACITACIÓN	ESTADÍSTICAS ACCIDENTES	PARTICIPACIÓN
ALCALDE DE CHOSICA	No	El alcohol	Deficiente	Sí a conductores	No tienen/en incremento	No/ La PNP y CGBP
FISCAL PROVINCIAL	No	Negligencia, el vehículo y el estado de ebriedad	irregular	No/ intervienen en el CONASEC	No/conocen de s incremento	Otras instituciones
JEFE DE LA DIVPIAT	No se acatan	Irresponsabilidad del conductor - Por despiste	Deficiente	Sí	No/ está en incremento	MITINCI, Gobiernos regional municipio, salud
JEFE DPTO. TRÁNSITO CHACLACAYO	Renueves	Exceso de velocidad y pasajeros – conducción temeraria y despiste	Deficiente	Sí/una vez al año	No tiene cifras a la mano/ está en incremento	MITINCI, Fiscalía, salud, municipio
JEFE OFICINA MINSA	No acatan	Despiste y negligencia del conductor/ Contratación de conductores sin experiencia		Sí	No/ Atenciones se han incrementado	Policía Nacional, MITINCI entre otros
PRESIDENTE CONASEV	Renueves a la ley	Irresponsabilidad del conductor/ Exceso de velocidad y pasajeros/el vehículo/la vía/ Contratación de conductores sin experiencia	Discontinuidad de operativos	Cada institución tiene su programa	No especifica	Todos los actores involucrados que conforman el CONASEV

ALCALDE DE CHOSICA

No acatan las normas que regulan el tránsito y el transporte de pasajeros, deficiente control del transporte por parte de la autoridad responsable. **Principales causas de accidentes de tránsito.** El alcohol. **Programas de capacitación.-** existencia de programas para capacitar y prevenir accidentes de tránsito a los conductores de empresas de transportes; entrega de certificado. **Estadísticas de accidentes de tránsito.-** incremento de accidentes de tránsito. **Participación del municipio en accidentes de tránsito.-** la municipalidad no participa directamente, quien sí lo hace es la Policía Nacional a través de la Comisaría del sector y el CGBP, en casos de heridos. La Municipalidad indirectamente corrige deficiencias en el ámbito de su competencia e impulsa iniciativas ante las instancias correspondientes.

FISCAL PROVINCIAL DEL DISTRITO

No cumplen con la ley del transporte y tránsito. **Principales causas de accidentes de tránsito.-** La negligencia, la conducción de vehículos con desperfectos técnicos y el manejo en estado de ebriedad. **Programas de capacitación.-** En la Fiscalía no tienen programas de capacitación pero como integrantes del comité de seguridad ciudadana, sí intervienen con las demás autoridades en eventos y programas establecidos. **Control del transporte.-** es irregular. **Estadísticas de accidentes de tránsito.-** No cuentan con estadísticas de accidentes de tránsito en el tramo Lima-Casapalca pero tiene conocimiento que éste se ha incrementado.

JEFE DE LA DIVISIÓN DE POLICÍA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO (DIVPIAT)

No cumplen con las disposiciones de la ley. **Principales causas de accidentes de tránsito.-** Por despiste. **Principal razón de siniestralidad.-** La irresponsabilidad del conductor y la falta de control por parte de las empresas de transporte. **Capacitación al personal especializado.-** Participa de cursos de capacitación y especialización en la prevención e investigación de accidentes de tránsito. **Estadísticas de accidentes de tránsito.-** No cuentan con estadísticas; sin embargo, tiene conocimiento que se ha incrementado significativamente.

JEFE DEL DEPARTAMENTO DE TRÁNSITO DE CHACLACAYO

Se muestran renuentes a cumplir con la normatividad del tránsito. **Principales causas de accidentes de tránsito.**-frecuente el accidente por despiste, no es frecuente el estado de ebriedad. **Infracciones comunes.**- Infracciones por exceso de velocidad, exceso de pasajeros y conducir temerariamente. **Programas de capacitación al personal especializado.**- Reciben una vez al año.

JEFE DE LA OFICINA GENERAL DE DEFENSA DEL MINISTERIO DE SALUD

No acatan los dispositivos legales. **Principales causas de accidentes de tránsito.**- El despiste y la negligencia de los conductores. **Principal razón de siniestralidad.**- La contratación de conductores sin experiencia e irresponsables. **Capacitación.**- Promueve eventos de prevención para actualizar conocimientos en la atención de pacientes por accidentes de tránsito. **Estadísticas de accidentes de tránsito.**- No cuentan con estadísticas, pero las atenciones se han incrementado este año.

PRESIDENTE DEL CONCEJO NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.

Son renuentes al cumplimiento de la ley. **Principales causas de accidentes de tránsito.**- irresponsabilidad del conductor, el excesivo número de pasajeros y el exceso de velocidad. Segundo, están las condiciones técnicas del vehículo. Tercero, las condiciones de la vía. Cuarto la discontinuidad de operativos para supervisar y controlar el cumplimiento de las disposiciones en seguridad vial. **Principal razón de siniestralidad.**- La contratación de conductores sin experiencia e irresponsables. **Capacitación.**- Cada institución cuenta con programas específicos para su capacitación. **Estadísticas de accidentes de tránsito.**- No cuentan con estadísticas específicas del tramo, pero durante el año 2012 se produjeron 94,972 accidentes de tránsito a nivel nacional y en el año 2013 se han producido 102,762.

Coincidencias

Los actores coincidieron en que los conductores no acatan las normas que regulan el tránsito y el transporte de pasajeros. Existe un deficiente control del transporte por parte de la autoridad responsable. Que la principal causa de los accidentes es la negligencia del conductor. Los accidentes de tránsito siguen incrementándose. Las infracciones que se cometen son por el exceso de velocidad. Gran parte de los actores tienen programas de capacitación para conductores. No cuentan con estadísticas a la mano y sí participan los actores involucrados.

Diferencias

Cada institución tiene programas de capacitación. La principal causa de siniestralidad sería la contratación de conductores sin experiencia e irresponsables. Otra diferencia se encuentra en los procedimientos para asistir y auxiliar a los heridos en un accidente de tránsito.

ANÁLISIS

Conforme al estudio efectuado en el año 2009 por la organización Mundial de la Salud, países como Holanda, Alemania, España entre otros lograron reducir sus índices de siniestralidad por accidentes de tránsito.

El Perú decidió la creación del Consejo Nacional de Seguridad Vial (CNSV), mediante Decreto Supremo 010-96-MTC, modificado posteriormente por los Decretos Supremos 024-2001-MTC y 027-2002-MTC y últimamente por el Decreto Supremo 023-2008-MTC. El mismo que señala que el Consejo Nacional de Seguridad Vial estará integrado por un representante de las siguientes entidades: Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Ministerio de Educación, Ministerio de Salud, Ministerio Interior (Policía Nacional del Perú), Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo, Asamblea Nacional de Gobiernos Regionales, Municipalidad de Lima, Municipalidad Provincial del Callao, Superintendencia Nacional de Administración Tributaria – SUNAT y el

Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual – INDECOPIEI Perú carece de un Plan Nacional Seguridad Vial actualizado al 2019 ó 2024.

El martes 18 de noviembre del 2014 ocurrió un accidente de tránsito entre un ómnibus y un camión, que colisionaron de forma frontal, los conductores se bajaron a discutir en plena vía (kilómetro 111 de la carretera central en Casapalca), y fueron atropellados por una unidad de transporte pesado. Las unidades intervinientes fueron un ómnibus de la empresa ‘Tepsa’, que chocó contra el remolque de B2V-807, ambos se bajaron de sus vehículos y discutieron en plena calzada; así, apareció el camión de placa F5P-907 (con semi remolque D5Q- 980) y los atropelló, ejando de existir ambos.

Se carece de una clara integración entre los actores involucrados como el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, los gobiernos regionales, los Municipios, el Ministerio de Salud, del Interior y la Policía Nacional entre otros; se cuentan con políticas públicas establecidas en el Acuerdo Nacional y el Plan antes citado, el problema radica en la implementación de estas políticas; los actores mencionados carecen de iniciativa propia para reducir la siniestralidad en el ámbito de su competencia; se conocen que los conductores no acatan las normas de tránsito y del transporte, y esto es más visible en la ruta a Casapalca – carretera central; sin embargo, no se sanciona ejemplarmente a dichos conductores, se espera que se produzca un accidente con pérdidas humanas para recién por aspectos mediáticos y no por la ley, se envíe a la cárcel al conductor y se cancele su licencia de conducir u otra medida drástica contra los responsables.

La Policía de Carreteras informó que vehículos menores de tipo minivan se encuentran prohibidos de realizar el servicio interprovincial de pasajeros debido a que por su diseño no es factible su empleo para el servicio de transporte de pasajeros, a parte que por su inestabilidad son peligrosos y pueden perder el control y volcar en cualquier momento. Sin embargo, no se han incrementado los operativos en esa carretera vía Casapalca.

Las carreteras se encuentran pobladas de medios de transporte provincial que no cuentan con los requisitos mínimos para operar, algunos son los llamados buses camiones, que han sido diseñados para ser camiones o buses pero sus chasis han sido adaptados para el servicio de transporte de pasajeros, las carreteras son angostas y no se encuentran interconectadas, sin señalizaciones y semaforizaciones; la normatividad existente es múltiple y difusa, teniendo como principal norma la Ley general del transporte y Tránsito Terrestre N° 27181; por otro lado, los conductores son contratados por las empresas de transporte provincial, sin ser sometidos a un examen especial y verificación del record de infracciones cometidas. Finalmente, las estadísticas que se llevan tanto en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones como en el Ministerio de Salud y el Ministerio del Interior – Policía Nacional, difieren en la cantidad de fallecidos y heridos, debido a que no se hace un seguimiento de las víctimas después de los accidentes, se desconoce el índice de discapacitados que tienen que atenderse permanentemente en los hospitales.

En la madrugada del 17 de abril del 2014, una mujer murió y 15 personas resultaron heridas por el despiste y vuelco de una minivan que realizaba servicio informal de transporte de pasajeros entre Lima y Huancayo, aprovechando la gran demanda de servicio por Semana Santa. El accidente se produjo a la altura del kilómetro 149 de la Carretera Central, en el tramo de Casapalca a Morococha. Ocurrió a las 4:00 a.m., según informó la Policía de Carreteras, debido a la mala maniobra del conductor de la minivan de placa F5N-149, que se dirigía de Lima a Huancayo, la misma que volcó aparatosamente produciendo la muerte instantánea de uno de los ocupantes.

El 21 de noviembre del 2014 el tránsito vehicular se encontró restringido en el kilómetro 125 de la Carretera Central, a la altura de la localidad de Casapalca (región Junín) debido al despiste y vuelco de un camión con placa B7W-981. El vehículo trasportaba papayas y cubría la ruta de Chanchamayo a Lima.

CONCLUSION

La siniestralidad en el Perú tiene un comportamiento de variación al incremento, ello, debido a que no se acatan las normas que regulan el tránsito y el transporte de pasajeros, existe un deficiente control del transporte por parte de la autoridad responsable. Siendo la principal causa de los accidentes es la negligencia del conductor; las infracciones que se cometen son mayormente por el exceso de velocidad.

RECOMENDACIONES

- Se tiene que integrar una comisión multisectorial y formular el Plan nacional del seguridad Vial 2014 al 2019 o 2024 por cinco o diez años respectivamente.
- Para identificar con mayor detalle el comportamiento de la siniestralidad en el país, se deben hacer seguimientos de las víctimas quienes luego del accidente pueden quedar inválidos, con medicación permanente o fallecer posteriormente; estas estadísticas pueden ser asumidas por el ministerio de Salud y la Policía Nacional en cada una de sus funciones.

Objetivo N° 2: Identificar, Establecer y describir los cuatro elementos que intervienen en los accidentes de tránsito (elementos: hombre, vía, vehículo y medio ambiente).

ENTREVISTA DOS	FACTORES DE SINIESTRALIDAD	COMPETENCIAS	ELEMENTO HOMBRE, VIA, VEHICULO Y NATURALEZA	PROTOCOLO EN ACCIDENTES	ESTADO DE CONSERVACIÓN DEL TRAMO
ALCALDE DE CHOSICA	Irresponsabilidad del conductor, vehículos de transporte público inapropiados	norma y regula el transporte público	Todos contribuyen	No interviene directamente	Óptimas
FISCAL PROVINCIAL	De la empresa de transporte y la supervisión de las	Determinar el dolo o culpa del	Hombre es el principal actor en un accidentes los	La Policía Nacional realiza las	Deficiente conservación

	autoridades responsables.	sujeto infractor a la ley. Individualizar al autor y establecer el nivel de ecuanimidad	demás vía, vehículo y medio no son determinantes.	diligencias preliminares con conocimiento del fiscal de turno. dosaje etílico y peritaje vehicular	
JEFE DE LA DIVPIAT	Conductores ebrios, vehículos siniestrados con desperfectos mecánicos.	El control, supervisión de las normas en materia de transporte de personas en la carretera.	Son los actores de los accidentes de tránsito uno activo el otro pasivo y la vía y medio ambiente elementos intervinientes	Se auxilia a los heridos, se identifica al conductor y se evacúa a los centros de emergencia, se solicita el examen de dosaje etílico en el conductor	Deficiente conservación
JEFE DPTO. TRÁNSITO CHACLACAYO	Irresponsabilidad del conductor en primer lugar, la operatividad del vehículo en segundo lugar, en tercer nivel las pistas deficientes	Prevención e investigación de los accidentes de tránsito	El conductor es el principal actor, la vía de manera secundaria, las condiciones meteorológicas son predisponentes; y el vehículo por desperfectos mecánicos	aísla la zona, ayuda a los heridos, identifica al conductor lo conduce a la comisaría del sector, emite el Parte Policial	Deficiente conservación e iluminación
JEFE OFICINA MINSA	Irresponsabilidad del conductor y averías que puede presentar el vehículo	Salud	No es usual el conductor por problemas de salud si por consumo de drogas o alcohol	El MINSA coordina con las instituciones públicas y privadas	
PRESIDENTE CONASEV	El conductor como actor pensante y susceptible de prevenir peligros o evitar siniestros		Sin los actores hombre y vehículo no existiría accidente; de igual forma sin vía y las condiciones ambientales sería imposible	El CONASEV coordina con las instituciones públicas y privadas	

ALCALDE DE CHOSICA

Factores que intervienen en la siniestralidad.- Irresponsabilidad del conductor, vehículos de transporte público inapropiados, **Principales competencias del municipio.-** norma y regula el transporte público, otorgar las licencias o concesiones de rutas para el transporte de pasajeros, óptimo mantenimiento de las carreteras, señalizaciones y alumbrado nocturno. **Elementos hombre, vía, vehículo y medio ambiente en los accidentes de tránsito.-** Todos contribuyen a la producción de un accidente de tránsito. **Estado de conservación del tramo de la CC. -** El mantenimiento de las carreteras, las señalizaciones y el alumbrado nocturno es óptimo.

FISCAL PROVINCIAL DEL DISTRITO

Aspectos relevantes en materia penal.- Determinar el dolo o culpa del sujeto infractor a la ley. Individualizar al autor y establecer el nivel de ecuanimidad en que se encontraba al ocurrir el accidente. Las condiciones técnicas del vehículo. **Los factores que influyen son.-** El factor responsabilidad del conductor, de la empresa de transporte y la supervisión de las autoridades responsables. **Elementos hombre, vía, vehículo y medio ambiente en los accidentes de tránsito.-** El hombre es el principal actor en un accidentes los demás vía, vehículo y medio no son determinantes. **Procedimiento en accidentes de tránsito.-** La Policía Nacional realiza las diligencias preliminares con conocimiento del fiscal de turno, practica el examen de dosaje etílico en los conductores comprometidos, el peritaje técnico de los vehículos, manifestaciones, entre otros; formulándose el Atestado Policial que se remite a la Fiscalía con el resultado de las investigaciones para formalizar la denuncia Fiscal y ser derivada al Juez Penal de Turno. **Fiscalía.-** Evalúa el informe policial; si hay mérito a formalizar denuncia se formaliza con detención dependiendo la gravedad y se da inicio al proceso penal. **Responsabilidad de terceros.-** Si existe responsabilidad de personería jurídica, el gerente asume la responsabilidad penal. **Estado de conservación del tramo de la CC.-** Deficiente conservación de carreteras.

JEFE DE LA DIVISIÓN DE POLICÍA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO (DIVPIAT)

Factores que intervienen en la siniestralidad.- Conductores ebrios, vehículos siniestrados con desperfectos mecánicos. **Principales competencias.-** El control, supervisión de las normas en materia de transporte de personas en la carretera. **Elementos hombre, vía, vehículo y medio ambiente en los accidentes de tránsito.-** Son los actores de los accidentes de tránsito uno activo el otro pasivo. La vía y medio ambiente son elementos intervinientes. **Los factores que influyen son.-** El conductor es quien produce o ejecuta la acción; la vía que pudo estar circunstancialmente sin visibilidad o el tiempo (lluvias), etc. Las condiciones técnicas del vehículo también inciden en el accidente. **Otro factor.-** Un tercer agente, quizá un transeúnte, un animal que cruce la vía o el exceso de velocidad. **Protocolo en accidentes de tránsito.-** Se auxilia a los heridos, se identifica al conductor y se evacúa a los centros de emergencia, se solicita el examen de dosaje etílico en el conductor. **Culminación de investigación.-** Si el examen de dosaje etílico superó el 0.5 gr/lit de alcohol en la sangre, se formula el atestado por el delito de peligro común con subsecuente lesiones leves o graves, o muerte.

JEFE DEL DEPARTAMENTO DE TRÁNSITO DE CHACLACAYO

Elemento que más influye en los accidentes de tránsito.- Irresponsabilidad del conductor en primer lugar, la operatividad del vehículo en segundo lugar, en tercer nivel las pistas deficientes. **Elementos hombre, vía, vehículo y medio ambiente en los accidentes de tránsito...-** El conductor es el principal actor, su irresponsabilidad ha generado casi siempre los accidentes de tránsito, la vía de manera secundaria puede provocar accidentes; pero no es común en este sector, las condiciones meteorológicas, son predisponentes para la producción de accidentes de tránsito; y el vehículo por desperfectos mecánicos. **Funciones PNP-** mantener el libre tránsito de vehículos en las vías públicas, urbanas, controlar el tránsito vehicular y dar seguridad en las vías urbanas, prevenir los accidentes de tránsito, proponer, normas y directivas relacionadas con la disminución de la problemática del tránsito y seguridad vial y mantener coordinaciones con las autoridades. **Operatoria policial.-** aísla la zona, ayuda

a los heridos, identifica al conductor lo conduce a la comisaría del sector, emite el Parte Policial. **Conservación de carreteras.** Deficiente y mala iluminación. **Ilícitos contra los deberes de función.-** Existencia de quejas contra personal policial por evadir intervenciones sin sustento.

JEFE DE LA OFICINA GENERAL DE DEFENSA DEL MINISTERIO DE SALUD

Aspectos relevantes en salud.- Todo accidente de tránsito genera el incremento de atenciones. **Los factores que influyen son.-** Irresponsabilidad del conductor y averías que puede presentar el vehículo. **Procedimiento en accidentes de tránsito.-** El personal sale en la ambulancia al lugar de los hechos para trasladar a los heridos, se prioriza con los de mayor gravedad; de ser necesario un grupo médico de contingencia procede a atender a los heridos. En caso necesiten traslado se efectúan las coordinaciones con las autoridades responsables. **Casos de contribución de accidentes de tránsito por salud.** No es usual que se establezca que un conductor causó un accidente por un dolor de estómago. Si el conductor padeciera de alguna enfermedad similar a la epilepsia, sí podría generar un accidente de tránsito. **Alteración de la conciencia por drogas u otros.-** Toda sustancia que ingresa al organismo produce determinados cambios e influirá en su capacidad motora y de percepción, pudiendo causar accidentes de tránsito estando bajo los efectos de drogas y alcohol.

PRESIDENTE DEL CONCEJO NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.

Elementos hombre, vía, vehículo y medio ambiente en los accidentes de tránsito.- Sin los actores hombre y vehículo no existiría accidente; de igual forma sin vía y las condiciones ambientales sería imposible. **Los factores que influyen son.-** El conductor como actor pensante y susceptible de prevenir peligros o evitar siniestros. **Como se da esa influencia.-** El actor hombre tiene la conducción del vehículo, es quien decide el continuar manejando, manejar con prudencia, o simplemente dejar de conducir. El vehículo contribuye en el accidente con un desperfecto en los frenos, o en la dirección pero previsible por el conductor (hombre). El factor vía con un bache, la falta de iluminación,

señalizaciones, etc. señalan problemas en la vía. El factor medio ambiente se observa en las lluvias, granizos, nubosidad que impiden la visualización del conductor y hacen a la vía intransitable. **Otro factor.-** Un sismo de gran intensidad, desastres inundaciones, huaicos, en ese tramo también cruzan manadas de animales en horas de día. **Participación del CONASEV-MTC.-** El CONASEV coordina con las instituciones públicas y privadas a fin de proponer acciones al Consejo Nacional de Seguridad Vial. Concretar el apoyo económico y financiero. Actuar como ente coordinador de acciones e inversiones en el ámbito de Lima y Callao. **Seguimiento y acciones.-** El CONASEV es un organismo de alto nivel, el seguimiento y las acciones que se adoptan para la prevención de la siniestralidad en carreteras, las asume cada organización que conforma el CONASEV.

Coincidencias

Los elementos hombre, vía, vehículo y medio ambiente, sí intervienen en los accidentes de tránsito. El conductor es quien produce el accidente. La vía que pudo estar circunstancialmente sin visibilidad o el tiempo (lluvias), etc. Las condiciones técnicas del vehículo. Coinciden en auxiliar a los heridos y evacuarlos a los centros de emergencia.

Diferencias

Causante de accidente de tránsito también podría ser el transeúnte, un animal que cruce la vía o el exceso de velocidad. Los protocolos para los accidentes de tránsito son diferentes en cada institución. De acuerdo a la función se solicita fundamentalmente el dosaje ético en el conductor.

ANÁLISIS

El conductor del servicio público de transporte de pasajeros provincial en el Perú, no tiene una relación laboral formal con la empresa de transporte, sin seguro de jubilación, de salud u otros; trabaja más de las 10 horas que establece la ley del Transporte y sus demás directivas; tiene un nivel académico deficiente, las escuelas de conductores no cumplen con sus

objetivos, muchas veces los conductores ni concurren a las clases, sin embargo reciben los certificados.

El 6 de mayo del 2014, más de 38 personas resultaron heridas tras la caída de un bus interprovincial a la altura del kilómetro 160 de la Carretera Central, en La Oroya (Junín). La unidad iba de Huancayo a Lima. Según información de la Policía de Carreteras del sector, el vehículo de la empresa Turismo Raraz, iba con 57 pasajeros cuando cayó a un río por una pendiente de 20 metros. El chofer se habría quedado dormido al volante.

Por parte de los pasajeros existe una deficiente cultura de seguridad vial, observan el vehículo con los asientos ocupados, pero suben y le crean sobrecarga de pasajeros; también se ha señalado que las vías son angostas y no están interconectadas, no existen muros de contención o de separación entre la ida y el retorno; deficiente alumbrado, señalización y semaforización de las carreteras. En cuanto a los vehículos de transporte también se ha señalado que estos no presentan las características para el transporte de pasajeros y no son supervisados mecánicamente antes de salir. Asimismo, las carreteras no están diseñadas para superar cualquier evento de la naturaleza, llámese lluvias, temblores, terremotos, huaicos etc.

El 20 de julio del 2014, una fuerte nevada causó gran congestión vehicular en la localidad de Casapalca, donde se registró una columna de automóviles de hasta dos kilómetros de largo. El gerente de operaciones de la empresa encargada de la seguridad vial de la zona, Manuel Arteta, informó que no se registraron reportes de accidentes y que el concesionario de la vía cuenta con un plan de operaciones de una central de atención de emergencia para todos los usuarios. Sin embargo, se originó la congestión y se demoró en solucionar el problema.

Sin duda esta problemática que se agudiza con otras tantas noticias de accidentes en este tramo de vía, tiene sus causas en el mal estado de las carreteras, angostas, sin barandas, falta de señalización y mantenimiento en

los caminos, y condiciones climatológicas adversas. Mal estado e incremento del parque automotor.

CONCLUSION

Los elementos hombre, vía, vehículo y medio ambiente, sí intervienen en los accidentes de tránsito. El conductor es quien produce el accidente por su irresponsabilidad. La vía resulta otro medio causante del accidente de tránsito, por presentar un deficiente diseño (angostas y no estar interconectadas), sin alumbrado, señalizaciones y semaforización; no tienen el mantenimiento requerido, las condiciones técnicas del vehículo, y, la naturaleza constituyen otro factor de los accidentes de tránsito.

El tránsito vehicular en la carretera Lima – Casapalca siempre es congestionada y peligrosa, no existen señales de tránsito y constantemente es cerrada por los problemas que genera la naturaleza, por presentarse nevadas.

RECOMENDACIONES

- Se deben implementar políticas específicas que concienticen al elemento hombre para que conduzca con prudencia, la continua reparación o detección de desperfectos del vehículo, el mejoramiento y mantenimiento de las vías; así como la prevención de posibles situaciones provocadas por la naturaleza como sismos, terremoto, huaycos, etc.
- Reestructuración de las empresas de transporte conforme al Decreto supremo N° 017-2009-MTC; y la selección y calificación de los conductores según tipo de transporte.
- La población también debe ser educada en el correcto uso de la vía, a través de los medios de comunicación, instituciones educativas y superiores como parte de la buena convivencia social; entender que su derecho al uso de la vía no es independiente al derechos de los demás

Objetivo N° 3: Explicar las políticas públicas que se vienen implementando para regular el transporte público prevenir y reducir significativamente el índice de siniestralidad por accidentes de tránsito.

ENTREVISTADOS	POLÍTICAS DE PREVENCIÓN	COORDINACIONES	PRESUPUESTO	POLÍTICAS POR IMPLEMENTARSE	OBSTÁCULOS EN LA FUNCIÓN
ALCALDE DE CHOSICA	Capacitación a conductores interprovinciales	Municipio - Policía Nacional - Ministerio de Transportes	recursos propios	Regulación de campos funcionales	Ninguna
FISCAL PROVINCIAL	El Ministerio Público cumple con las funciones de acuerdo a lo establecido por la CPP	Con el Municipio, el Ministerio de Transportes y la Policía Nacional para operativos de supervisión y control en las carreteras	presupuesto propio	La prevención, la supervisión y el control del cumplimiento de las normas establecidas	Ninguna
JEFE DE LA DIVPIAT	La Policía Nacional promueve el respeto a la vida por los demás a través de charlas de concientización a los conductores interprovinciales	con la Municipalidad del sector, el Ministerio Público y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones	No se cuentan con presupuesto	Mayor control y supervisión en el cumplimiento de las normas establecidas, agudizar las sanciones administrativas con la cancelación indefinida de la licencia por exceso de papeletas de infracción.	mayor vigilancia en las pistas; sin embargo no se cuenta con personal suficiente
JEFE DPTO. TRÁNSITO CHACLACAYO	Charlas dirigida a los conductores,	Con la Municipalidad y el Ministerio de Transportes para operativos.	No cuentan con recursos propios, solo apoyo del	la prevención, la concientización del respeto a la vida de otros; se radicalice la sanción	Carencia de recursos humanos y logísticos.

			municipio	administrativa	
JEFE OFICINA MINSA	Trabajo en las instituciones educativas brindan conferencias y asesorías a docentes y alumnos	Con los gerentes de las empresas de transportes interprovinciales	Se cuentan con recursos administrados por el MINSA	La prevención, el examen médico para obtener licencia, debe de ser también para determinar adicción a drogas y alcohol.	Algunas empresas no le dan la importancia a la prevención y no permite el trabajo de salud con los conductores
PRESIDENTE CONASEV	Implementación del Programa Educativo de Seguridad Vial al interior del sistema educativo peruano.	Con las entidades integrantes del CONASEV	Se cuentan con recursos propios	Los actores encargados de implementar las políticas del estado directamente en cada sector deben asumir un compromiso real y sincero con sus funciones	El problema radicaría en el sector donde se debe llegar para eliminar o minimizar los accidentes de tránsito.

ALCALDE DE CHOSICA

Políticas en materia de prevención.- Capacitación a conductores interprovinciales, **Coordinaciones.-** Municipio - Policía Nacional - Ministerio de Transportes. **Presupuesto.-** cuenta con recursos propios. **Políticas que deben implementarse.-** Regulación de campos funcionales. **Periodicidad se reúne el Consejo Distrital de Seguridad Ciudadana.-** Reuniones mensuales del Consejo Distrital de Seguridad Ciudadana. Programas de prevención mensual en ambientes de la municipalidad

FISCAL PROVINCIAL DEL DISTRITO

Políticas en materia de prevención.- El Ministerio Público cumple con las funciones de acuerdo a lo establecido por la CPP, su Ley Orgánica y demás normas que regulan su intervención. **Coordinaciones.-** Con el Municipio, el Ministerio de Transportes y la Policía Nacional para operativos de supervisión y

control en las carreteras. Cuentan con presupuesto propio. **Políticas que deben implementarse.-** La prevención, la supervisión y el control del cumplimiento de las normas establecidas. **Obstáculos en su función:** Ninguna.

JEFE DE LA DIVISIÓN DE POLICÍA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO (DIVPIAT)

Políticas en materia de prevención.- La Policía Nacional promueve el respeto a la vida por los demás a través de charlas de concientización a los conductores interprovinciales, se reparten trípticos, implementación de señalizaciones en las carreteras con recursos propios. **Coordinaciones.-** con la Municipalidad del sector, el Ministerio Público y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. **Presupuesto.-** No se cuenta. **Políticas que deben implementarse.-** Mayor control y supervisión en el cumplimiento de las normas establecidas en el tránsito vial; agudizar las sanciones administrativas a los infractores de tránsito con la cancelación indefinida de la licencia por exceso de papeletas de infracción. **Obstáculos en su función.-** No se cuenta con recursos propios; se requiere mayor vigilancia en las pistas; sin embargo no se cuenta con personal suficiente.

JEFE DEL DEPARTAMENTO DE TRÁNSITO DE CHACLACAYO

Políticas en materia de prevención.- Charlas dirigida a los conductores, **coordinaciones.-** con la Municipalidad y el Ministerio de Transportes para operativos. **Presupuesto.-** No cuentan con recursos propios, solo apoyo del municipio. **Políticas que deben implementarse.-** Es importante la prevención, la concientización del respeto a la vida de otros; se radicalice la sanción administrativa a los conductores que presenten habitualmente papeletas de infracción por el mismo motivo, debiéndoseles cancelar la licencia de conducir definitivamente. **Obstáculos en su función.-** carencia de recursos humanos y logísticos.

JEFE DE LA OFICINA GENERAL DE DEFENSA DEL MINISTERIO DE SALUD

Políticas en materia de prevención.- Trabajo en las instituciones educativas donde un grupo de médicos, psicólogos y auxiliares brindan conferencias y asesorías a docentes y alumnos. **Coordinaciones.-** Con los gerentes de las empresas de transportes interprovinciales para brindar charlas sobre prevención de accidentes y primeros auxilios; no se ha tenido aceptación en todas ellas. **Presupuesto.-** Se cuentan con recursos administrados por el MINSA. **Políticas que deben implementarse.-** La prevención, el examen médico para obtener licencia, debe de ser también para determinar adicción a drogas y alcohol. **Obstáculos en su función.-** Algunas empresas no le dan la importancia a la prevención y no permite el trabajo de salud con los conductores.

PRESIDENTE DEL CONCEJO NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.

Políticas en materia de prevención.- Implementación del Programa Educativo de Seguridad Vial al interior del sistema educativo peruano, capacitaciones a profesores y tutores de los niveles educativos de primaria y secundaria de la Educación Básica Regular. **Coordinaciones.-** con las entidades integrantes del CONASEV como el Ministerio del Interior, de Educación, de Transportes y comunicaciones, de Trabajo y Promoción del Empleo, De Salud, el INDECOPI, LA SUNAT, la Asamblea Nacional de Gobiernos Regionales, la municipalidad de Lima y el Callao. **Presupuesto.-** Se cuentan con recursos propios. **Políticas que deben implementarse.-** Los actores encargados de implementar las políticas del estado directamente en cada sector deben asumir un compromiso real y sincero con sus funciones. **Obstáculos en su función.-** El CONASEV es un concejo integrado por altas personalidades de los diferentes sectores con poder de decisión, todos ellos identificados con la problemática vial; el problema radicaría en el sector donde se debe llegar para eliminar o minimizar los accidentes de tránsito.

Coincidencias

En cuanto a la implementación de políticas, se dan charlas dirigidas a los conductores. Los actores coordinan operativos. Solo algunos cuentan con presupuesto propio. Señalan que es importante la prevención, el respeto a la vida. Se radicalice la sanción administrativa a los conductores y se cancele sus licencias de manera definitiva. Algunas instituciones carecen de recursos humanos y logísticos. Los actores deben asumir un compromiso real sobre el tema.

Diferencias

Tienen presupuesto propio. El CONASEV no tiene obstáculos para la implementación de políticas sobre accidentes de tránsito. Mayor control y supervisión en las carreteras. Debe implementarse el examen médico de adicción a drogas para la obtención de la licencia de conducir. Algunas empresas no colaboran con las acciones de prevención.

ANÁLISIS

No podemos dejar de precisar que el estado Peruano mantiene los esfuerzos por reducir el índice de siniestralidad por accidentes de tránsito en el país, los actores involucrados intentan coordinar acciones para implementar las políticas públicas existentes, pero todavía es deficiente esta coordinación. La municipalidad de Lima ha tomado la decisión de reestructurar el transporte urbano, similar actitud se debe asumir con el transporte provincial e interprovincial. Las acciones de control y supervisión realizadas por el Ministerio de Transportes y comunicaciones, Ministerio del interior – Policía Nacional y otros, requieren de una estrategia planificada que permita identificar, constatar y sancionar las infracciones a la ley del transporte.

La red terrestre hacia el centro del país tiene como eje principal a la carretera central, único acceso que permite a Lima comunicarse con la sierra central; tiene puentes que atraviesan los ríos que bajan de la cordillera occidental, los que aumentan su caudal en temporada de lluvias. En temporada de lluvias el tramo entre Ricardo Palma y Casapalca es vulnerable a derrumbes y

deslizamientos de rocas y piedras (huaicos) que bloquean el paso desde Casapalca.

Actualmente los actores involucrados, realizan acciones de prevención no coordinadas, es decir, todos promueven y ejecutan charlas, eventos hacia los conductores y población en general; la ley debe de establecer los roles específicos de cada actor, designando una autoridad única en la vía terrestre Lima - Casapalca.

Algunos sectores de esta carretera, son clave para la comunicación entre centros poblados, pero la crecida de ríos genera inundaciones, deslizamientos de tierras, huaicos que en varias oportunidades se ha tenido que cerrar la vía, generando desabastecimiento de alimentos de primera necesidad en la ciudad de Lima. Otro problema que contribuye al bloqueo de esta vía, son los accidentes de tránsito continuos, eventos que cierran la vía.

El poder judicial y el Ministerio Público en su contexto, deben aplicar la ley. No es posible que solo cuando los accidentes producidos con muertes y que son deploradas por la población (situación mediática) se sancione drásticamente al conductor y la empresa; en todo caso debe crearse los juzgados de tránsito y seguridad vial; así como, centros carcelarios especiales para conductores infractores.

Revisado en la web se ha ubicado un Plan de Contingencia del año 2012 del Ministerio de Salud “Pucruchacra – San Mateo 2012” y que tiene como objetivos generales mitigar los daños a la salud de las personas que pudieran ocurrir ante deslizamiento del Cerro Pucruchacra y garantizar la capacidad operativa de los establecimientos de salud en todos los niveles de atención y fortalecer las coordinaciones multisectoriales para la respuesta oportuna y adecuada.

El estado también debe considerar un presupuesto especial para la seguridad vial y que los actores puedan decidir la inversión en aspectos netamente dirigido a disminuir la siniestralidad en el Perú.

Contraste de hipótesis

Efectuado el contraste de información, considerando el planteamiento del problema, las teorías señaladas en el marco teórico y los resultados obtenidos de las entrevistas administradas se verifica nuestra hipótesis principal que la inacción y omisión de los entes encargados de controlar, supervisar y fiscalizar en materia de seguridad vial y la responsabilidad de las diferentes empresas de transporte público como personas jurídicas por el no acatamiento de la norma y la falta de capacitación; constituyen las causas de siniestralidad en las empresas de transporte público interprovincial entre los años 2008 – 2012.

CONCLUSION

La políticas de implementación son pocas, tenemos la promoción y ejecución de charlas dirigidas a los conductores, la coordinación entre actores involucrados que todavía es deficiente, no existe un presupuesto propio para la seguridad vial, se señala que es importante la prevención, el respeto a la vida; sin embargo los índices de siniestralidad sigue en aumento.

Existe una deficiente coordinación entre los actores involucrados para hacer frente a la implementación de políticas públicas en materia de seguridad vial en la red terrestre vial Lima Casapalca; no se precisan obstáculos en la implementación sin embargo, esta no se percibe.

Se ha establecido que los actores comprometidos como el CONASEV, MINSA, MTC entre otros cuentan con recursos propios para hacer frente a la implementación de políticas de prevención en la vía terrestre Lima Casapalca; sin embargo, las vías están deterioradas, la iluminación es escasa y no existe semaforización en cruces principales.

RECOMENDACIONES

- Se radicalice la sanción administrativa a los conductores y se cancele sus licencias de manera definitiva. Los actores involucrados deben contar con recursos humanos y logísticos para la disminución del índice de siniestralidad. Los actores deben asumir un compromiso real sobre el tema.
- Se creen los juzgados de tránsito y de seguridad vial para que puedan observar específicamente los casos de accidentes de tránsito; con sanciones administrativas y penales.



BIBLIOGRAFÍA

- Aguilar Villanueva, L. F. (1993). *La implementación de las políticas*. México: Miguel Ángel Porrúa.
- Bardach, E. (1998). *Los ocho pasos para el análisis de políticas públicas. Un manual para la práctica* (Primera ed.). (D. García, J. Machado, & Á. C. Skertchl Benavides, Trads.) México: Miguel Ángel Porrúa - Centro de Investigaciones y Docencia Económicas (CIDE).
- Centro Regional de Conocimientos y Servicios para el Desarrollo en América Latina y el Caribe. (2005). *Las políticas de seguridad pública*.
- Chía Ramírez, L., & Huamania Antonio, S. (2010). *realizaron un análisis sobre los accidentes de tránsito en el Perú: Casualidad o causalidad. Una aplicación de los modelos de cointegración y elección secreta*. Lima: Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Congreso de la república del Perú. (2006). *Ley No.28863 que modifica los artículos 7°, 9° y 16° de la Ley N° 27933 del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana*. Lima.
- Delgado Godoy, L. (2009). *Documentación sobre gerencia pública. Tema 3 Las políticas públicas*. Castilla-La Mancha, España: Escuela de Administración regional. Administración de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.
- Díaz, H. (5 de Noviembre de 2012). *Monografias.com*. Obtenido de El rol del estado frente al delito y las políticas públicas: http://www.monografias.com/usuario/perfiles/hugo_diaz_19/monografias
- Dirección General de Epidemiología - MINSA. (2013). *Análisis epidemiológico de las lesiones causadas por accidentes de tránsito en el Perú, 2013*. IIMA: SINCO Editores SAC.
- Evans, P. (2007). Construyendo estados que potencien las capacidades de su población. *revista de la universidad externado de colombia facultad de finanzas, gobierno y relaciones internacionales*.
- Hinojosa Reyes, R., Hernández Hernández, V., Campos Alanís, J., & Hernández Hernández, V. (2013). *Siniestralidad por accidentes de tránsito en México: una aproximación desde el análisis espacial (2005-2012)*". México D.F.
- Instituto nacional de santé pública del Québec. (2010). *Centro colaborador OMS de Québec para la promoción de la seguridad y prevención de traumatismos*. Québec.
- Kelly, G., & Muers, S. (2003). *Creating Public Value: An analytical framework for public service reform. Strategic Unit, Cabinet Office*. (C. G. Gutiérrez , Trad.)
- Kofi Annan. (2005). Mayor aceptación de la seguridad humana. En O. d. Unidas, *Teoría y práctica de la seguridad humana Aplicación del concepto de seguridad humana y el Fondo Fiduciario de las Naciones Unidas para la Seguridad de los seres humanos* (pág.

- 87). Nueva York: Oficina de Coordinación de Asuntos Humanitarios Organización de las Naciones Unidas.
- Ley No.30055 que modifica la Ley N° 27933 del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana, Ley N° 27972 Órgánica de Municipalidades y Ley N° 27867 Órgánica de Gobiernos Regionales.* (2013). Lima.
- Medellín Torres, P. (Enero-Junio de 2004). La política de las políticas públicas: Propuesta teórica y metodológica para el estudio de las políticas públicas en países de frágil institucionalidad. (M. H. Pisfil Capuñay, Ed.) *Revista de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos*, 11(29), 131-191.
- Organización Mundial de la Salud. (2013). *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013*. Suiza: Departamento de Prevención de la Violencia y los.
- Organización Panamericana de la Salud. (2009). *Informe sobre el Estado de la Seguridad Vial en la Región de las Américas*. Washington, D.C: Biblioteca de la Organización Panamericana de la Salud.
- Pillaca Garibay, E. (2013). *Compendio de Normas Legales sobre Circulación Terrestre*. Lima.
- Presidencia de la República de Perú. (2003). *Ley N° 27933 Del Sistema nacional de Seguridad Ciudadana*. Lima.
- Quistberg, A., Miranda, J., & Ebel, B. (2010). Reduciendo el trauma y la mortalidad asociada a los accidentes de tránsito en los peatones en el Perú: Intervenciones que pueden funcionar. *Peru Medicina Exp. Salud Publica*, XXVII(2), 248-54.
- Reunión preparatoria para la primera reunión de ministros en materia de seguridad pública de las Américas. (2007). *Diagnóstico y Propuestas desde la Academia sobre Los problemas de Seguridad en América Latina*. Santiago de Chile: Organización de los Estados Americanos.
- Ruiz Lòpez, D., & Cadènas Ayala, C. E. (Julio-Septiembre de 2005). ¿Què esw una política pública? *IUS, Revista Jurídica de la licenciatura en derecho de la Universidad Latina de Amèrica*(18). Recuperado el 2014 de Octubre de 30, de IUS Revista jurídica de la Universidad Latina de Amèrica: http://www.unla.mx/iusunla18/reflexion/QUE%20ES%20UNA%20POLITICA%20PUBLICA%20web.htm#_edn1
- Sadako Ogata. (2003). *Human Security and Sate Security Now*. . New York: Comisión de Seguridad Humana, Human Security.
- Samaniego Verle, M. G. (2008). *Propuesta de lineamientos para la elaboración de campañas de comunicación y educación para la prevención de accidentes de tránsito urbano en la ciudad de Lima Metropolitana*. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú. Escuela de Posgrado.

Tanaka, M. (2010). *El Estado, viejo desconocido. Visiones del Estado en el Perú*. IEP. Lima. .

Velásquez Gavilanes, R. (Enero-Junio de 2009). Hacia una nueva definición del concepto "política pública". *Desafíos*(20), 149-187.

Vieira, J. G. (26 de Septiembre de 2011). *blogspot.pe*. Obtenido de 15 definiciones de política pública: <http://politicas-y-publicas.blogspot.pe/2011/09/normal-0-21-false-false-false-es-co-x.html>



Anexos: MATRIZ DE CONSISTENCIA

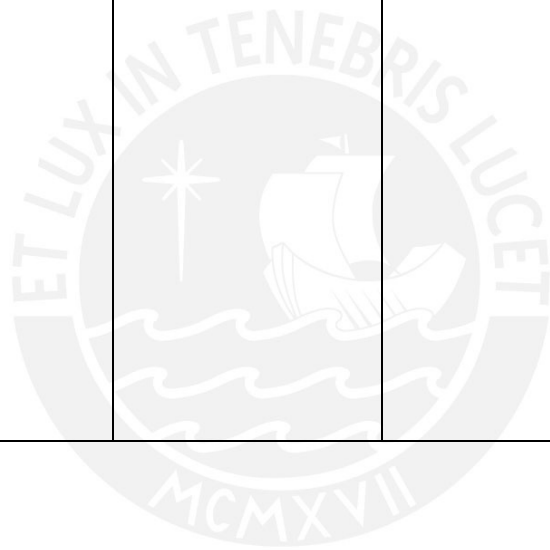


MATRIZ PARA VACIAR LA INFORMACION DE LAS ENTREVISTAS Y REDACTAR EL CAPITULO 3 (DESCRIPCION DE HALLAZGOS- ¿Qué ENCONTRE?)						
	entrevistado 1 - Alcalde de Chosica	entrevistado 2 Jefe del Departamento de Tránsito - Chaclacayo	entrevistado 3 Fiscal Especializado en Tránsito	Entrevistado 4 Crnl. PNP. Jefe de la DIVPIAT	entrevistado 5 Jefe de la Oficina General de Defensa Nacional - MINSA	Entrevistado 6 Jefe del CONASEV
objetivo 1 comportamiento de la siniestralidad	<p>Principales clases de accidentes de tránsito.- No acatan las normas que regulan el tránsito y el transporte de pasajeros, deficiente control del transporte por parte de la autoridad responsable.</p> <p>Programas de capacitación.- existencia de programas para capacitar y prevenir accidentes de tránsito a los conductores de empresas de transportes; entrega de certificado. Estadísticas de accidentes de tránsito.- incremento de accidentes de tránsito. Participación del municipio.- la municipalidad no participa directamente, quien sí lo hace es la Policía Nacional a través de la Comisaría del sector y el CGBP, en</p>	<p>Principales clases de accidentes de tránsito.- frecuente el accidente por despiste, no es frecuente el estado de ebriedad.</p> <p>Infracciones comunes.- Infracciones por exceso de velocidad, exceso de pasajeros y conducir temerariamente.</p> <p>Programas de capacitación.- Reciben una vez al año</p>	<p>Principales clases de accidentes de tránsito.- La negligencia, la conducción de vehículos con desperfectos técnicos y el manejo en estado de ebriedad.</p> <p>Programas de capacitación.- En la Fiscalía no tienen programas de capacitación pero como integrantes del comité de seguridad ciudadana si intervienen con las demás autoridades en eventos y programas establecidos.</p> <p>Estadísticas de accidentes de tránsito.- No cuentan con estadísticas de accidentes de tránsito en el tramo lima-Casapalca pero tiene conocimiento que este sea incrementado.</p>	<p>Principales clases de accidentes de tránsito.- Por despiste. Principal razón de siniestralidad.- La irresponsabilidad del conductor y la falta de control por parte de las empresas de transporte.</p> <p>Capacitación.- Participa de cursos de capacitación y especialización en la prevención e investigación de accidentes de tránsito.</p> <p>Estadísticas de accidentes de tránsito.- No cuentan con estadísticas; sin embargo, tiene conocimiento que se ha incrementado significativamente.</p>	<p>Principales clases de accidentes de tránsito.- El despiste y la negligencia de los conductores Principal razón de siniestralidad.- La contratación de conductores sin experiencia e irresponsables.</p> <p>Capacitación.- Promueve eventos de prevención para actualizar conocimientos en la atención de pacientes por accidentes de tránsito. Estadísticas de accidentes de tránsito.- No cuentan con estadísticas; pro las atenciones se han incrementado este año.</p>	<p>Principales causas de accidentes de tránsito.- irresponsabilidad del conductor, el excesivo número de pasajeros y el exceso de velocidad. Segundo esta las condiciones técnicas del vehículo y tercero las condiciones de la vía. Cuarto la discontinuidad de operativos para supervisar y controlar el cumplimiento de las disposiciones en seguridad vial.</p> <p>Principal razón de siniestralidad.- La contratación de conductores sin experiencia e irresponsables El conductor.</p> <p>Capacitación.- Cada institución cuenta con programas específicos para su capacitación</p> <p>Estadísticas de</p>

	casos de heridos. La Municipalidad indirectamente corrige deficiencias en el ámbito de nuestra competencia e impulsa iniciativas ante las instancias correspondientes.					accidentes de tránsito.- No cuentan con estadísticas específicas del tramo, pero durante el año 2012 se produjeron 94,972 accidentes de tránsito a nivel nacional y en el año 2013 se han producido 102,762.
objetivo 2 elementos que intervienen en los accidentes de tránsito (hombre, vía, vehículo y medio ambiente	Factores que intervienen en la siniestralidad.- Irresponsabilidad del conductor, vehículos de transporte público inapropiados, Principales competencias del municipio.- norma y regula el transporte público, otorgar las licencias o concesiones de rutas para el transporte de pasajeros, óptimo mantenimiento de las carreteras, señalizaciones y alumbrado nocturno. Estado de conservación del tramo de la CC. - El mantenimiento de las	Elemento que más influye en los accidentes de tránsito.- Irresponsabilidad del conductor en primer lugar, la operatividad del vehículo en segundo lugar, en tercer nivel las pistas deficientes. Como se da esa influencia.- El conductor es el principal actor, su irresponsabilidad ha generado casi siempre los accidentes de tránsito, la vía de manera secundaria puede provocar accidentes; pero no es común en este sector, las condiciones	Aspectos relevantes en materia penal.- Determinar el dolo o culpa del sujeto infractor a la ley; individualizar al autor y establecer el nivel de ecuanimidad en que se encontraba al ocurrir el accidente. las condiciones técnicas del vehículo. Los factores que influyen son.- El factor responsabilidad del conductor; de la empresa de transporte y la supervisión de las autoridades responsables. Procedimiento en accidentes de tránsito.- La Policía	Elementos hombre, vía, vehículo y medio ambiente en los accidentes de tránsito.- Son los actores de los accidentes de tránsito uno activo el otro pasivo y la vía y medio ambiente elementos intervinientes. Los factores que influyen son.- El conductor es quien produce o ejecuta la acción; la vía que pudo estar circunstancialmente sin visibilidad o el tiempo (lluvias), etc. Las condiciones técnicas del vehículo también inciden en el accidente. Otro factor.- Un tercer agente, quizá un transeúnte, un animal que cruce la vía o el exceso de velocidad.	Aspectos relevantes en salud.- Todo accidente de tránsito genera el incremento de atenciones. Los factores que influyen son.- Irresponsabilidad del conductor y averías que puede presentar el vehículo. Procedimiento en accidentes de tránsito.- El personal sale en la ambulancia al lugar de los hechos para trasladar a los heridos se prioriza con los de mayor gravedad; de ser necesario un grupo médico de contingencia procede a atender a los	Elementos hombre, vía, vehículo y medio ambiente en los accidentes de tránsito.- Sin los actores hombre y vehículo no existiría accidente; de igual forma sin vía y las condiciones ambientales sería imposible. Los factores que influyen son.- El conductor como actor pensante y susceptible de prevenir peligros o evitar siniestros. Como se da esa influencia.- El actor hombre como es quien tiene la conducción del vehículo, es quien decide el continuar

	<p>carreteras, las señalizaciones y el alumbrado nocturno es óptimo.</p>	<p>meteorológicas son predisponentes para la producción de accidentes de tránsito. Funciones PNP- mantener el libre tránsito de vehículos en las vías públicas, urbanas, controlar el tránsito vehicular y dar seguridad en las vías urbanas, prevenir los accidentes de tránsito, proponer, normas y directivas relacionadas con la disminución de la problemática del tránsito y seguridad vial y mantener coordinaciones con las Autoridades. Operatoria policial.- aísla la zona, ayuda a los heridos, identifica al conductor lo conduce a la comisaría del sector, emite el Parte Policial. ilícitos contra los deberes de función.- Existencia de quejas contra personal policial por evadir intervenciones sin sustento.</p>	<p>Nacional realiza las diligencias preliminares con conocimiento del fiscal de turno, practica el examen de dosaje etílico en los conductores comprometidos; el peritaje técnico de los vehículos, manifestaciones, entre otros; formulándose el Atestado Policial que se remite a la Fiscalía con el resultado de las investigaciones para formalizar la denuncia Fiscal y ser derivada al Juez Penal de Turno. Fiscalía.- Evalúa el informe policial; si hay mérito a formalizar denuncia se formaliza con detención dependiendo la gravedad y se da inicio al proceso penal. Responsabilidad de terceros.- Si existe responsabilidad de personería jurídica el gerente asume la responsabilidad penal.</p>	<p>Protocolo en accidentes de tránsito.- Se auxilia a los heridos, se identifica al conductor y se evacúa a los centros de emergencia, se solicita el examen de dosaje etílico en el conductor. Culminación de investigación.- Si el examen de dosaje etílico superó el 0.5 ml/oh se formula el atestado por el delito de peligro común con subsecuente lesiones leves o graves o subsecuente muerte.</p>	<p>heridos. En caso necesiten traslado se efectúan las coordinaciones con las autoridades responsables... Casos de contribución de accidentes de tránsito por salud. No es usual que se establezca que un conductor causó un accidente por un dolor de estómago. Si el conductor padeciera de alguna enfermedad similar a la epilepsia, si podría generar un accidente de tránsito. Alteración de la conciencia por drogas u otros.- Toda sustancia que ingresa al organismo produce determinados cambios e influirá en su capacidad motora y de percepción; pudiendo causar accidentes de tránsito estando en la conducción</p>	<p>manejando, manejar con prudencia, o simplemente dejar de conducir; el actor vehículo contribuye en el accidente con un desperfecto en los frenos, o en la dirección pero previsible por el conductor. El factor vía con un bache, la falta de iluminación, señalizaciones, etc. señalan problemas en la vía. El factor medio se observa en las lluvias, granizos, nubosidad que impiden la visualización del conductor y hacen a la vía intransitable. Otro factor.- Un sismo de gran intensidad, desastres inundaciones, huacos, en ese tramo también cruzan manadas de animales en horas de día. Participación del CONASEV-MTC.- El CONASEV Coordinar con las instituciones públicas y privadas a</p>
--	--	---	--	--	---	--

					<p>fin de proponer acciones al Consejo Nacional de Seguridad Vial. Concretar el apoyo económico y financiero. Actuar como ente coordinador de acciones e inversiones en el ámbito de Lima y Callao. Seguimiento y acciones.- El CONASEV es un organismo de alto nivel, el seguimiento y las acciones que se adoptan para la prevención de la siniestralidad en carreteras, las asume cada organización que conforma el CONASEV.</p>
--	--	--	--	--	--



<p>objetivo 3 políticas públicas que se vienen implementando</p>	<p>Políticas en materia de prevención.- Capacitación a conductores interprovinciales, Coordinaciones.- municipio - Policía Nacional - Ministerio de Transportes. Presupuesto.- cuenta con recursos propios. Políticas que deben implementarse.- Regulación de campos funcionales. Periodicidad se reúne el Consejo Distrital de Seguridad Ciudadana.- Reuniones mensuales del Consejo Distrital de Seguridad Ciudadana. Programas de prevención mensual en ambientes de la municipalidad</p>	<p>Políticas en materia de prevención.- Charlas dirigida a los conductores, coordinaciones.- con la Municipalidad y el Ministerio de Transportes para operativos. Presupuesto.- No cuentan con recursos propios solo apoyo del municipio. Políticas que deben implementarse.- Es importante la prevención, la concientización del respeto a la vida de otros; que se radicalice la sanción administrativa a los conductores que presenten habitualmente papeletas de infracción por el mismo motivo, debiéndoseles cancelar la licencia de conducir definitivamente. Obstáculos en su función.- carencia de recursos humanos y</p>	<p>Políticas en materia de prevención.- El Ministerio Publico cumple con las funciones de acuerdo a lo establecido por la CPP, su Ley Orgánica y demás normas que regulan su intervención. Coordinaciones.- Con el municipio, el Ministerio de Transportes y la Policía Nacional para operativos de supervisión y control en las carreteras. Cuentan con presupuesto propio. Políticas que deben implementarse.- La prevención, la supervisión y el control del cumplimiento de las normas establecidas. Obstáculos en su función: Ninguna.</p>	<p>Políticas en materia de prevención.- La Policía Nacional promueve el respeto a la vida por los demás a través de charlas de concientización a los conductores interprovinciales, se reparten trípticos, implementación de señalizaciones en las carreteras con recursos propios. Coordinaciones.- con la municipalidad del sector, el Ministerio Público y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Presupuesto.- No se cuentan. Políticas que deben implementarse.- Mayor control y supervisión en el cumplimiento de las normas establecidas en el tránsito vial; agudizar las sanciones administrativas a los infractores de tránsito con la cancelación indefinida de la licencia por exceso de papeletas de infracción. Obstáculos en su función.- No se cuenta con recursos propios; se</p>	<p>Políticas en materia de prevención.- Trabajo en las instituciones educativas donde un grupo de médicos, psicólogos y auxiliares brindan conferencias y asesorías a docentes y alumnos. Coordinaciones.- Con los gerentes de las empresas de transporte interprovinciales para brindar charlas sobre prevención de accidentes y primeros auxilios; no se ha tenido aceptación en todas ellas. Presupuesto.- Se cuentan con recursos administrados por el MINSA. Políticas que deben implementarse.- La prevención, el examen médico para obtener licencia debe de ser también para determinar adicción a drogas y alcohol. Obstáculos en su función.- Algunas</p>	<p>Políticas en materia de prevención.- Implementación del Programa Educativo de Seguridad Vial al interior del sistema educativo peruano, capacitaciones a profesores y tutores de los niveles educativos de primaria y secundaria de la Educación Básica Regular. Coordinaciones.- con las entidades integrantes del CONASEV como el Ministerio del Interior, de Educación, de Transportes y comunicaciones, de Trabajo y Promoción del Empleo, De Salud, el INDECOPI, LA SUNAT, la Asamblea Nacional de Gobiernos Regionales, la municipalidad de Lima y el Callao. Presupuesto.- Se cuentan con recursos propios. Políticas que deben implementarse.- Los</p>
--	---	---	---	---	--	---

		logísticos.		requiere mayor vigilancia en las pistas; sin embargo no se cuenta con personal.	empresas no le dan la importancia a la prevención y no permite el trabajo de salud con los conductores.	actores encargados de implementar las políticas del estado directamente en cada sector deben asumir un compromiso real y sincero con sus funciones. Obstáculos en su función.- El CONASEV es un concejo integrado por altas personalidades de los diferentes sectores con poder de decisión, todos ellos identificados con la problemática vial; el problema radicaría en el sector donde se debe llegar para eliminar o minimizar los accidentes de tránsito.
--	--	-------------	--	---	---	---