

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL PERÚ  
ESCUELA DE POSGRADO



“TITULO DEL PROYECTO DE LA TESIS

“Principales problemas de las políticas públicas en materia de seguridad vial y la atención integral de las víctimas de accidentes de tránsito en Lima Metropolitana en los años 2012 al 2013”

Tesis para optar el grado de Magíster en Ciencia Política y Gobierno con mención en Gestión Pública y Políticas Públicas

AUTOR

CRNL. PNP Raúl Ernesto Artica Sotomayor

ASESOR

Mg Jessica Bensa Morales

JURADO

LIMA - PERÚ

marzo 2015

[Escriba aquí]

## ÍNDICE DE LA TESIS

<b>Introducción</b>	<b>4</b>
<b>Capítulo 1: Marco teórico</b>	<b>7</b>
<b>1.1. Seguridad como problema público.</b>	<b>7</b>
1.1.2 Definición de problema público	7
1.1.3 Definición de seguridad	7
1.1.4 La seguridad como problema público	9
1.1.5 Rol de Estado en la provisión de seguridad	10
1.2. Políticas públicas y la seguridad	12
1.2.1 Definición de política pública.	12
1.2.2 Objetivo de la política pública: resolver problemas públicos	13
1.2.3 La seguridad como objeto de la política pública	14
1.2.4 Las etapas de una política pública	15
1.3 Implementación de las Políticas	16
1.3.1 El juego de la implementación	19
<b>Capítulo 2: Diseño metodológico</b>	<b>21</b>
2.1 Metodología del estudio	21
2.2 Hipótesis	21
2.3 Justificación	22
2.4 Preguntas de la investigación	23
2.4.1 Pregunta general	23
2.4.2 Pregunta específicas	23
2.5 Objetivos de la investigación	23
2.5.1 Objetivo general	23
2.5.2 Objetivos específicos	24
<b>Capítulo III: Estudio de caso.</b>	
<b>3.1. Estado de la cuestión.</b>	<b>25</b>
3.1.1 Las políticas existentes en la materia del ámbito internacional.	27
3.1.2 Las políticas existentes en la materia del ámbito nacional	30

[Escriba aquí]

3.1.3	Efectos de problemas existentes en la dinámica del problema público.	32
3.1.4	Las limitaciones de la política a ser estudiada	33
3.1.5	Balance del seguro obligatorio de accidentes de tránsito	36
3.2.	Normativa general	40
3.2.1	Normativa específica	40
3.3.	Análisis de hallazgos de trabajo de campo	41
3.3.1	objetivo 01	42
3.3.2	Objetivo 02	43
3.3.3	Objetivo 03	46
	<b>Conclusiones</b>	49
	<b>Recomendaciones</b>	51
	<b>Bibliografía</b>	53
	<b>Anexos</b>	

[Escriba aquí]

## INTRODUCCION

La inseguridad vial es en la actualidad una de las principales problemáticas a nivel mundial. Los accidentes de tránsito producen en el mundo 1,2 millones de muertes al año (OMS-2008), y debido a la complejidad de sus causas, este problema debe abordarse de forma integral, desde una perspectiva multisectorial que involucre a diferentes actores de la sociedad (policía, transporte, jueces, fiscales, educación, salud, entre otros).

En el Perú, los accidentes de tránsito en el período 2012-2013 (MTC M/A 2013) incrementaron su índice de víctimas fatales. A esta mayor pérdida de vidas humanas debemos sumarle los heridos y personas discapacitadas de por vida, pese a las elevadas cifras de mortalidad y lesiones por el fenómeno, no hay políticas públicas de asistencia y tratamiento integral a sus víctimas, que enmarquen los protocolos de auxilio integral por parte de la PNP, los hospitales públicos y particulares, tampoco ayuda post accidente para ser asesorado por ningún ente legal, dando la impresión que el estado lo abandono.

El problema causado por los AT, tiene repercusión en el Estado y la sociedad, al no cumplir el primer artículo de la CPP, de proteger la vida y demás DDFF, de la persona, fenómeno que genera muerte prematura, que representan la pérdida de calidad de vida; así como también repercute en el aspecto socioeconómico en el 2009, un estudio de identificación de los costos directos e indirectos e intangibles identificó que el fenómeno tiene un impacto significativo en la economía del país representando el 2% del PBI. (OMS 2008) Aun cuando los costos son asumidos por el SOAT en la atención de emergencia y hospitalización, pero son mucho mayores durante el proceso de rehabilitación de la víctima, que no son atendidos en su momento y por ello afecta a la calidad de vida que como ser humano debe ser satisfecho por el Estado

En nuestro país, en materia de prestación de atención integral a las víctimas de accidentes de tránsito, es poco tratado, para ello el estado realiza

[Escriba aquí]

esfuerzos paliativos con limitados presupuestos, y normas que no incluyen la atención integral a las víctimas y deudos de los fallecidos, para enfrentar el problema de la consecuencia de los accidentes de tránsito, acarreado la falta de protección de los DDFF de la persona, por parte de la sociedad y del estado.

Mediante esta investigación, queremos hacer un nuevo aporte para contrarrestar la problemática, la falta de atención integral a las víctimas de accidentes de tránsito que comprenda la prestación del auxilio a la víctima, atención médica, psicológica y el asesoramiento legal. Para ello proponemos brindar asistencia integral a las víctimas de AT, estableciendo un Protocolo de atención que impulse la creación de políticas públicas dirigidas a ofrecer tutela a las víctimas y sus familiares, frente a la comisión de delitos contra la vida, el cuerpo y la salud, (muertes y lesiones) derivado de los accidentes de tránsito.

Como respuesta a este problema expuesto se realiza la presente investigación aplicando los métodos cualitativos y descriptivos, documentados de investigaciones sobre las normas de tránsito y seguridad vial así en el contexto preventivo correspondiente, se bosqueja como problema de investigación y mi pregunta central es: ¿cuáles son los principales problemas de las políticas públicas en materia de seguridad vial para la atención integral de las víctimas de accidentes de tránsito en Lima Metropolitana en los años 2012 al 2013”?

La hipótesis que se tratará de probar es que las entidades administradoras del control, supervisión, juzgamiento del transporte y tránsito y (MTC, Poder Judicial, Municipalidades, PNP) no cuentan con correctos mecanismos de coordinación, lo cual genera fallas en los procesos operativos y de planificación preventivo. En consecuencia, no cumplen con su funciones, generando caos en el tránsito peatonal y vehicular situación que aprovecha el mal conductor para conducir (ebrios, con exceso de velocidad, sin licencias, etc.), por la impunidad y la falta de sanción que se evidencia a diario, en la trasmisión de noticias por los graves accidentes de tránsito en agravio o perjuicio de ocupantes o peatones y demás usuarios de la vía, demostrando una falta de unidad, coherencia y sistematización en la gestión e implementación de las políticas públicas en

[Escriba aquí]

materia de control del tránsito y transporte; atención del SOAT, entre otros, hecho que tiene como consecuencia la no atención integral (policial, médica, legal, psicológica) a las víctimas de accidente de tránsito, consecuentemente se atente contra los derechos fundamentales de todo ser humano.

Esta investigación es significativo por cuanto demostrará que un alto índice de víctimas de los AT no tiene atención integral (policial, médica, legal, psicológica), atentando contra la sociedad civil por los costos hospitalarios rehabilitaciones, esto afecta a los círculos familiares, reduciendo sus ingresos familiares, sean estos por los gastos de sepelios, sean por las lesiones graves con pérdida de algunos de sus miembros o que las victimas queden como seres vegetales postradas y confinados a una habilitación atendidos por sus familiares con la esperanza de se reponga, sumiéndolos en la pobreza, quitándole la esperanza de tener un futuro próspero por falta de ampliación a la norma de atención integral de Seguros Obligatorios por accidentes de Tránsito.

Asimismo no existe una Unidad de Coordinación interinstitucional, en la PNP, para la atención de víctimas de accidentes de tránsito y que brinde asesoramiento psicológico, social y jurídico luego del accidente, que vele por los derechos de las víctimas, en coordinación con los demás actores comprometidos para afrontar el fenómeno.

El tema de estudio se vincula con las líneas de investigación de la Escuela de Gobierno de la PUCP, sobre Políticas Públicas de Crimen y Seguridad, que está encaminada a resguardar los derechos y libertades públicos de las amenazas y riesgos de la criminalidad y la inseguridad, que a su vez generen políticas públicas para enfrentar el problema de falta de atención integral a víctimas de accidentes de tránsito, tema que servirá como proyecto piloto de atención y como referencia al resto del país, permitiendo elaborar un método de trabajo más eficaz y eficiente que evite duplicidades de medios, costes económicos y tiempos.

[Escriba aquí]



## CAPITULO 1

### MARCO TEÓRICO

#### **1.1 SEGURIDAD COMO PROBLEMA PUBLICO**

##### **1.1.2 Definición de problema público**

Los diferentes autores focalizan los conceptos sobre el problema público, a fin de establecer una concepción particular del investigador, teniendo en consideración la perspectiva sobre el particular algunos autores señalan: “Un problema público es una construcción social, un hecho cultural que obedece a una estructura de conocimiento y moral valores”. (Gusfield: 1981)

El problema público es definido como una situación que afecta a los demás, perjudica el bienestar de la población, lesiona algún aspecto de la vida de los ciudadanos siendo necesaria la intervención del Estado para la solución de esa desigualdad “El problema público es una construcción social y debe tener el reconocimiento de la misma sociedad. Los medios de comunicación juegan un papel preponderante en el reconocimiento o no, de los problemas sociales”. (Salazar: 1994)

Para otros autores “Los problemas públicos son impedimentos que el Estado a través del gobierno y la administración pública: nacional o local, debe resolver para que los sectores sociales integrantes de la sociedad puedan satisfacer sus necesidades” (Graglia: 2012).

Luego de haber analizado los diferentes conceptos puedo afirmar que el concepto que esgrime (Salazar: 1994), sobre el problema público, es integral porque lo delimitada como una situación que involucra y perjudica el bienestar de toda la comunidad, por lo que el estado debe intervenir para dar solución, privilegiando la actuación de los medios de comunicación para su reconocimiento de las necesidades de la comunidad.

##### **1.1.3 Definición de seguridad**

Las concepciones sobre seguridad de los diferentes autores conciertan sus  
[Escriba aquí]

puntos de vista afirmando lo siguiente: “Las necesidades de seguridad y protección: surgen luego de las necesidades fisiológicas subsanadas y son necesidades de sentirse seguro y protegido, incluso desarrollar ciertos límites en cuanto al orden. Por lo que establece la pirámide de Maslow, a la seguridad del ser humano en el segundo nivel dentro de las necesidades de déficit”. (Maslow: 1943).

Por su parte otro autor señala que “Las distintas instituciones de una sociedad contribuyen de forma integrada a satisfacer las necesidades de sus miembros, cita también que el conjunto de instituciones es la organización social. En su teoría de las necesidades señala que la seguridad es una de las siete necesidades básicas a satisfacer por el hombre”. (Malinowski: 1944).

También se establece que la seguridad es un estado en el cual los peligros y las condiciones que pueden provocar daños de tipo físico, psicológico o material son controlados para preservar la salud y el bienestar de los individuos y de la comunidad. Es una fuente indispensable de la vida cotidiana, que permite al individuo y a la comunidad realizar sus aspiraciones. El alcance de un nivel de seguridad óptimo necesita que los individuos, las comunidades, gobiernos y otros interventores creen y mantengan las condiciones de seguridad y esto, sea cual sea el nivel de vida considerado” (OMS: 1998. Quebec)

Para el estado peruano; La seguridad es la situación en la cual el Estado tiene que garantizar su independencia, su soberanía e integridad y la población los derechos fundamentales establecidos en la Constitución. Esta situación contribuye a la consolidación de la paz, al desarrollo integral y a la justicia social, basada en los valores democráticos y en el respeto a los derechos humanos. Las nuevas amenazas y otros desafíos a la seguridad constituyen problemas complejos que requieren respuestas multisectoriales, complementadas por la sociedad civil, todos ellos actuando en su ámbito de responsabilidad de conformidad con el ordenamiento jurídico. Esta es la base de la integración entre el Estado y la sociedad en todos los campos de la actividad nacional, particularmente en el político, económico, social, científico-tecnológico y ecológico. (MINDEF –Perú: 2002)

[Escriba aquí]



Habiendo desarrollado los conceptos para comprender cuál es el origen y que representa la seguridad para el ser humano como necesidades básica que requiere toda persona para lograr su desarrollo, bajo condiciones fuera de peligro ante los daños de todo tipo (físico, psicológico o material), con el fin de que la persona y la comunidad realicen sus anhelos, consagrados en la constitución política del Perú, derechos fundamentales de la persona, así como en normas nacionales e internacionales, hecho que contribuye al fortalecimiento de la paz, al desarrollo integral y a la justicia social, basada en los valores democráticos y en el respeto irrestricto de los derechos humanos y que son considerados como uno de los fines que persiguen la comunidad y el estado, hacia la persona humana, actuando como estado frente a nuevos riesgos contra la seguridad siendo estos complejos necesitan ser atendidos por los diferentes sectores del estado, funcionando en su ámbito de responsabilidad y campo funcional acorde con el ordenamiento legal.

#### **1.1.4 La seguridad como problema público**

La seguridad como problema público en esta investigación está enfocada a la seguridad humana que representa la seguridad hacia las personas y las colectividades que están sujetas a las amenazas que atentan contra los derechos de las personas que deben vivir con el mínimo de riesgos y libres de temor.”

Para (Suhrke: 1999) “La atracción de la seguridad humana radica en el estudio de un término que evoca valores progresistas”. La seguridad humana es preocuparse por las amenazas que representan sobre las personas los abusos a los derechos humanos, la pobreza, el hambre, los daños al medioambiente y la guerra”. Continúa afirmando el autor que “Los impulsores de la seguridad humana creen en la interconexión entre estas amenazas distintas y están comprometidos con un acercamiento integral para abordar estos problemas. Prefieren las estrategias de prevención no violentas, como las negociaciones pacificadoras y la construcción de paz, antes que la disuasión y el uso de la fuerza”. (Suhrke: 1999)

En Canadá y Japón han promovido el concepto de seguridad humana, ambos gobiernos poseen ideas muy distintas. La visión canadiense se centra

[Escriba aquí]

esencialmente en los conflictos violentos y los asuntos humanitarios. La seguridad humana es una condición o estado caracterizado por la libertad ante amenazas dominantes sobre los derechos de las personas, sobre su tranquilidad e, incluso, sobre sus vidas y Japón subrayan la importancia de las cuestiones de desarrollo y de dignidad humana y crítica el enfoque canadiense en materia de seguridad humana, al que asocia con la intervención humanitaria. (MACK: 1999)

La seguridad nacional vela por la protección de los Estados; la seguridad humana vela por la protección de los individuos. Los Estados deberían ser los primeros proveedores de seguridad ante sus ciudadanos. (Posen: 1973). Para las Naciones Unidas - Seguridad Humana; Lo definió desde una perspectiva amplia, como la meta de que los seres humanos vivan «libres de necesidad» y «de temor». Asimismo, expuso cuatro características básicas del concepto: su calidad de universal, centrado en las personas, interdependiente y dirigido a la prevención de conflictos (Rojas: 2012).

Los conceptos mencionados abstraen a la memoria la inseguridad que hoy enfrenta el país, por lo tanto visualizo los conceptos de seguridad humana que permiten opinar sobre la necesidad urgente de brindar las condiciones mínimas de seguridad, bajo la concepción de (Rojas: 2012), “Seguridad Humana: Nuevos enfoques” en el cual se consagra a la comunidad la seguridad libre de necesidad y de temor.

#### **1.1.5 Rol de Estado en la provisión de seguridad**

Es necesario recordar los deberes primordiales del Estado tales como: defender la soberanía nacional; garantizar la plena vigencia de los derechos humanos; proteger a la población de las amenazas contra su seguridad; y promover el bienestar general que se fundamenta en la justicia y en el desarrollo integral y equilibrado de la Nación. (CPP-1993.art. 44). “ El artículo I del Título Preliminar del Código Penal (CP) anota que: “Este Código tiene por objeto la prevención de delitos y faltas como medio protector de la persona humana y de la sociedad”. Lo que motiva al Estado, a través de los proyectos (programas y planes) gubernamentales y las actividades de la administración pública, a resolver

[Escriba aquí]

los problemas públicos como medio para que la sociedad pueda satisfacer sus necesidades. Si el déficit fiscal o la deuda pública” (Díaz Frers: 2008), son problemas que impiden la satisfacción de necesidades sociales (en materia de salud o de educación, de seguridad, etc.), el estado debe resolverlo no como fin sino como medio, lo que quiere decir que los problemas deben ser resueltos por el gobierno y la administración del Estado mientras que las necesidades deben ser satisfechas por los sectores de la sociedad” (Graglia: 2012).

El cumplimiento de las tareas esenciales que se le han encomendado al Estado, implica despliegue de acciones y desarrollo de actividades diversas, una de las cuales corresponde a la “Provisión de Bienes y Servicios Públicos”, se considera inherente a la finalidad social del Estado, siendo su deber, el aseguramiento o garantía de su prestación oportuna y eficiente a todos los habitantes del territorio nacional”. (Serna: 2001).

La justicia penal peruana adolece de una crisis de ineficacia e ineficiencia, sentida por la colectividad, los agraviados y procesados, estos síntomas denotan el descontento ciudadano por la inoperancia del sistema para procesar oportunamente la criminalidad, en especial los delitos patrimoniales menores, los hechos violentos y de sangre, los delitos de corrupción y los ilícitos cometidos por organizaciones criminales, asimismo los ciudadanos reprochan la labor del sistema penal rechazando la injusticia practicada por sus agentes, que cometen los errores judiciales, expresados en la condena de quien no es culpable. (M Rodríguez, C. Maillard, E. Beteta EDEP-2013-17)

Esta crisis se agrava por la insatisfacción de los agraviados por el delito, que “no reciben consuelo, resarcimiento e indemnización por los daños que el crimen les ha infligido, en cambio, afrontan obstáculos materiales para acceder al sistema, son tratados con indiferencia o re victimizados, esto es, sometidos a actos procesales que demoran o nunca se practican” (CIUDAD NUESTRA 2012); a la par, la ineficacia de la justicia penal crea el descontento de los enjuiciados, (internos privados de libertad preventivamente, no declarados culpables pero en prisión por razones cautelares), cuya situación jurídica es una incertidumbre, con

[Escriba aquí]

dilaciones del plazo razonable, notándose el proceso penal lento y sin rumbo situación peor que los sentenciados que subsisten apilados en las cárceles peruanas (INPE 2012).

El fracaso del servicio de justicia penal es uno de los factores que impide garantizar la libertad, el desarrollo económico y el bienestar común; en cambio, estimula la acción directa o justicia por propia mano, reacción frente al delito, y la deslegitimación del sistema institucional de resolución de conflictos, con relevancia penal (M Rodríguez, C. Maillard, E. Beteta EDEP-2013-19)

El estado en su rol para proveer la seguridad correspondiente, enmarcado en la norma constitucional, debe definirlo como política de estado concreto a largo plazo indicando los derroteros de acción política que deben alcanzar los gobiernos que ostenten el poder, a través del servicio bienestar común a la población, con ello se promoverá el cumplimiento irrestricto de los derechos humanos consagrados en nuestra constitución política peruana.

## **1.2 POLITICAS PUBLICAS Y LA SEGURIDAD**

### **1.2.1 Definición de política pública**

El politólogo argentino (Graglia: 2012) define que las políticas públicas son “Proyectos y actividades que un Estado diseña y gestiona a través de un gobierno y una administración pública para satisfacer necesidades de una sociedad”. Según este autor, el bien común es su razón de ser mientras que la satisfacción social y la consiguiente aprobación ciudadana son sus finalidades. Para Salazar, Las políticas públicas son “El conjunto de sucesivas respuestas del Estado frente a situaciones consideradas socialmente como problemáticas.” (Salazar: 1995)

Otros autores precisan que las políticas públicas son “el conjunto de sucesivas iniciativas, decisiones y acciones del régimen político frente a situaciones socialmente problemáticas y que buscan la resolución de las mismas o llevarlas a niveles manejables.” (Vargas: 1999). También conceptúan a las políticas públicas como “Un conjunto conformado por uno o varios objetivos

[Escriba aquí]

considerados necesarios o deseables y por medios y acciones que son tratados, por lo menos parcialmente, por una institución u organización gubernamental con el fin de orientar el comportamiento de actores individuales o colectivos para modificar una situación percibida como insatisfactoria o problemática.” (Roth: 2002)

En los párrafos anteriores se puede apreciar que las diferentes perspectivas a la cual arriban los autores permiten definir que la política pública es responsabilidad del estado que recoge las necesidades de la comunidad, para alcanzar fines propuestos a través de la entrega de los bienes y servicios públicos.

### **1.2.2 Objetivo de la política pública: resolver problemas públicos**

En tanto el objeto del estudio y de la acción de las políticas públicas, son un campo de abordaje interdisciplinario, de allí la ciencia política, la administración pública, el derecho, la economía, la sociología, la comunicación, el trabajo social, la ingeniería y la psicología, entre otras, han de dialogar para analizar, diseñar, planear, evaluar e implementar las acciones gubernamentales.”, el autor precisa que las principales áreas de análisis de las políticas públicas son: Beneficios y repercusiones en la sociedad, el desarrollo social, la economía, la infraestructura y expansión de las vías generales de comunicación, de las telecomunicaciones, del desarrollo social, de la salud y de la seguridad pública, entre otras Fundaciones (Adenauer: 2012).

El sistema de seguridad pública en virtud de las dos propiedades de bien público, será socialmente eficiente sólo si protege colectivamente a todos los ciudadanos. Este propósito se reconoce plenamente en la Constitución, la cual establece como obligación del Estado, la protección efectiva para la generalidad de los ciudadanos, por ello “La eficiencia social origina que los beneficios de una adecuada seguridad pública van a multiplicar los beneficios privados que obtienen los ciudadanos. Es decir, un sistema de seguridad eficiente no sólo genera beneficios privados a las personas y a las empresas, como la adecuada protección a la integridad física y a los bienes e inversiones, sino también genera

[Escriba aquí]



la prevalencia de un estado de derecho cuyos beneficios, en la esfera social, se traducen en un ambiente propicio para que los individuos y las empresas desarrollen, sin la incertidumbre de la inseguridad, las actividades productivas que le corresponden”. (CEESP: 2002)

Es indispensable la participación ciudadana en distintos momentos, para contar con Políticas Públicas socialmente relevantes. 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. (Ruiz: 2002), ello indica que el interés general debe primar para afrontar problemas sociales.

El principal objetivo de las políticas públicas busca resolver los problemas públicos para ello los actores deberán apoyar para que el diseño e implementación de las políticas públicas sea más firmes, a base de evidencia empírica y fundado en proceso colectivos de concertación, consistentes con las metas de desarrollo. Asimismo se debe buscar mecanismos para conseguir la eficiencia, eficacia y la productividad, incluyendo métodos para su monitoreo y control.

### **1.2.3 La seguridad como objeto de la política pública:**

El concepto de seguridad política abarca dos conceptos más, la seguridad social y los seguros. La seguridad política, es el conjunto de instituciones y medidas de gobierno cuya finalidad es asegurar el orden público, tanto nacional como internacional. La seguridad social, es el conjunto de instituciones y medidas de gobierno establecidas en una sociedad para prevenir y remediar los riesgos individuales: enfermedad, accidentes, pérdida o disminución de la capacidad laboral, jubilaciones, asistencia frente a adversidades o desastres naturales, etc.

La trascendencia política de la seguridad societaria descansa en el factor importante del orden social deseable. “Los seguros que individual o grupalmente contratan los integrantes de la comunidad, para proteger sus vidas, bienes, o las

[Escriba aquí]



de aquellos que trabajan bajo su dependencia, a fin de tener cómo responder por las consecuencias económicas de los accidentes, muertes, pérdida o destrucción de bienes, etc. Aunque aquí el Estado interviene sólo a nivel de la regulación general, los seguros tienen importancia política como disminución de la incertidumbre económica que implican las interacciones humanas” (Guinea:-2009), La Seguridad pública, por sus características, es un bien público que debe ser provisto por el estado, tanto para cumplir con su función esencial de proteger los bienes y la integridad física de las personas, como para que se alcance un nivel de seguridad socialmente eficiente que promueva el desarrollo del país (COPARINEX.ORG: 2002)

“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. En este marco, toda política social, cultural, económica, educacional o laboral podría considerarse como parte de una política seguridad pública” (PNUD-2005), por lo expresado en los párrafos anteriores sobre el particular por los autores es fundamental concebir que es el Estado quien debe proveer un sistema de seguridad pública que suministre a los miembros de la sociedad amparo y acceso adecuado a la justicia. La efectiva protección de la comunidad y de sus bienes beneficia la generación de empresas, la inversión y la reproducción de empleos, elementos imprescindibles para el desarrollo del país.

#### **1.2.4 Las etapas de una política pública**

Es necesario precisar que las etapas del proceso de políticas públicas, la agenda política, la formulación de política, el proceso de decisión, la implementación; evaluación, no son etapas causales y consecutivas, son momentos analíticos, de calidad y duración heterogéneas. Las fases del ciclo son interdependientes (Gómez: BID 2006); la concepción analítica distingue cuatro etapas en las políticas públicas y en cada uno existe una relación con la política: origen, diseño, gestión y evaluación de las políticas públicas. La articulación de la

[Escriba aquí]

política y las políticas públicas puede ser mejorada en cada una de las etapas analíticas de estas últimas. Tal perfeccionamiento puede considerarse parte de la modernización del sistema político. (Lahera: 2004), la afirmación del concepto difiere entre los autores cuando otros consideran que el ciclo de políticas públicas se desarrolla en tres grandes etapas; formulación e implementación (o ejecución) seguimiento y evaluación, y que el proceso es continuo y flexible y permite periódicamente reiniciar un nuevo ciclo. (SEMPLADES: 2011).

Los autores describen a las etapas con diferentes designaciones que conllevan a un análisis que permite establecer que dichas etapas constituyen un todo y que al parecer se subdividen de diferente forma atendiendo al aspecto metodológico de la enseñanza pero que confluyen determinando que es un proceso es continuo y permeable que facilita su monitoreo y revisión constante, para su rediseño o la extinción de una política pública.

### **1.3 Implementación de las Políticas de Luis Aguilar Villanueva**

La investigación se centra dentro de las etapas del ciclo de políticas públicas y apelo a la doctrina del autor para explicar las diversas tendencias que hay en el estudio de la implementación de las políticas públicas para ello hago el resumen de la obra de “Implementación de las Políticas” de Luis Aguilar Villanueva, que establece que el proceso de la política dirigido por la acción de gobierno y/o parlamentaria generan políticas públicas y que estas son necesarias para tomar una decisión y conocer que hay que hacer y de cómo hacerlo, además el autor precisa que según el juicio razonable se estableció que los fracasos de las políticas en varios casos eran por los errores en las decisiones y no por los comportamientos de ejecutores.

El autor relata que la decisión improvisada y reactiva de algunos gobiernos generó políticas fracasadas por errores en el diseño y/o defectos de implementación de las políticas, que no atendieron con urgencia los problemas públicos de interés común en forma consensuada y grupal. El tema de las decepciones de los sesenta, la gran sociedad y la guerra contra la pobreza, en EEUU, se expresaba en la falta de implementación de las políticas públicas, por la

[Escriba aquí]

incapacidad y el fracaso del gobierno para resolver los problemas sociales de (pobreza, desigualdad, discriminación). Por las promesas incumplidas de los programas de reforma social en los sesenta. Lo señaló Aaron Wildavsky, que “Todos los que vivieron las promesas exaltadas y las esperanzas frustradas de los programas sociales de los años sesenta han quedado marcados hasta hoy en día por esa experiencia”

La participación de académicos e intelectuales, el ingreso de los analistas de política (economistas, sociólogos, politólogos entre otros en el estado creó la idea del público norteamericano sobre políticas sociales y la aceptación del nuevo bienestar basaba en valores culturales (libertad y igualdad de oportunidades) que impulsaban a las políticas gubernamentales con conocimiento científico sobre los problemas sociales y como resolverlos.

Estos resultados negativos que arrojaban las evaluaciones de las políticas federales mostraron que el problema central era la implementación de las políticas públicas y no en su diseño, como consecuencia el gobierno y la mayoría del parlamento generaron regulaciones y programas pero sin logros y sin conexiones entre los actores y las operaciones. Aguilar: 2007 replicó “la promulgación de leyes buenas o el buen diseño (científico-tecnológico) de un programa gubernamental no eran condiciones suficientes para el éxito de una política”.

En conclusión la gran sociedad fue un programa gubernamental que pretendía acabar con la pobreza, la discriminación, crear más escuelas y mejorar la educación, atención médica y ayudar a la economía, los estadounidenses se preguntan si el programa fue un éxito o un fracaso todo programa del gobierno siempre creara acciones positivas y negativas se logró regular la discriminación racial, pero las acciones de bienestar fueron un fracaso, por el abuso de los sistemas de beneficios. (Aguilar 2007)

Los defectos y excesos de las políticas federales, llevaron a la crítica de los planificadores y analistas federales por no haber considerado en el diseño de la política comunitaria-habitacional las resistencias e indiferencias de las autoridades

[Escriba aquí]

y grupos del lugar, que se enfrentarían cuando se ejecute el programa. “La tesis específica es que: "el fracaso se debió principalmente a la limitada capacidad del gobierno federal para influir en las acciones de los gobiernos locales y a su tendencia a proyectar metas ideales. Estas dos incapacidades son inherentes a la posición que el gobierno central ocupa en el sistema federal americano" (Derthick: 1972).

La complejidad de la acción conjunta, los ensayos (Jeffrey L. Pressman y Aaron Wildavsky 1973), son referentes, para las concepciones e ilustraciones sobre la implementación; teniendo en consideración el significado del término implementar, se deriva del inglés: lleva a cabo, a efecto, efectuar, realizar, producir, cumplir la expresión indica la acción que se ejerce sobre un objeto estimado como falto, defectuoso que necesita de todos los elementos esenciales para que lograr su objetivo en este caso la implementación de políticas a la perfección clarificando la distinción de ambos conceptos. Se precisa que las políticas son declaraciones de intenciones, objetivos y metas. Aguilar 2007

Para buscar empíricamente la complejidad de la acción conjunta presente o probable de la implementación de una determinada política se procede a: Localizar y enumerar las instancias gubernamentales y no gubernamentales que intervienen en el programa de implementación; a determinar su tipo de conexión con el programa, es decir, qué papel juegan y que peso tienen en el desarrollo de las acciones; a identificar su perspectiva y mayores objetivos dentro del programa; y su sentido de apremio en el desempeño de sus acciones de cooperación. Aguilar: 2007

La dependencia entre el diseño y la implementación de la política pública y la búsqueda de sencillez en el diseño, son dos recomendaciones importantes, que contribuyen para disminuir la magnitud de los fracasos que son inevitables, no hay implementación perfecta y por ende tampoco política perfecta, ello atribuye el fracaso de la política pública a un problema de implementación, aunado a una falta de monitoreo y supervisión. La implementación debe ser vista como un proceso de interacción entre el establecimiento de metas y las acciones generadas Pressman y Wildavsky (1973).

[Escriba aquí]

Se podría aseverar que es necesario trabajar en el origen de los distintos tipos de política y los efectos que puede causar en una mayor o menor probabilidad de éxito en la implementación, el análisis de este artículo ratifica la complejidad de los estudios de implementación al involucrar a muchos actores y factores que interactúan en el proceso. lo más conveniente es proceder al estudio de la implementación bajo un enfoque pluralista, utilizando los diversos marcos teóricos existentes y cruzando las visiones, a efecto de lograr ver no solamente una parte de la realidad, sino la mayor parte posible de ella, es decir “ver el bosque y no solo el árbol” (Aguilar 2007)

### 1.3.1 El juego de la implementación

Es un ensayo formulado en donde se ejemplariza el tema de la frustración en toda implementación. Su estructura pretende esbozar ideas u opiniones claras sobre el proceso de implementación antes que especificar sus problemas y los caminos para enfrentarlos.

El autor define al problema de implementación, como un problema de control y dirección de una abundancia de actividades y de intereses en torno a un determinado tema o problema público, basado en un ordenamiento legal que establece fronteras definidas dentro de las cuales puede desplazarse. Por ello dice el autor que, el proceso de implementación es como un proceso de ensamblaje de una máquina, en donde la maquina seria la Política Pública y sus partes (recursos financieros, procesos administrativos, fuentes de los fondos, dependencias públicas, empresas privadas proveedoras de bienes y servicios, grupos de apoyo, regulaciones de las autoridades gubernamentales, etc.). La implementación es entonces el proceso a través del cual se pueda lograr ensamblar numerosos y diversos elementos del programa, que se encuentran en manos de diferentes partes, que son independientes entre sí, siendo por ello la persuasión y la negociación armas fundamentales para lograr que cada parte coopere en la consecución de la PP., otra característica: la de “ser un sistema de juegos” que se relacionan entre sí, por juegos se entiende a las estrategias y técnicas de interacción (estratégica), a través de las cuales entran en relación reciproca los actores independientes, definiéndose en ese contexto, los términos

[Escriba aquí]



particulares o de detalle bajo los que se retiraran o se entregaran los elementos que integraran el proceso de ensamblaje del programa. Por tanto, el proceso de implementación se caracteriza por el conjunto de acciones que muchos actores semi-independientes realizan, cada uno de los cuales intenta tener acceso a los elementos del programa y tenerlos bajo su control, intentando al mismo tiempo extraer las mejores ventajas de otros actores que también buscan tener acceso a elementos que les den control. La finalidad del juego es cómo manejar el dinero público desde la óptica de los intereses particulares. Aguilar 2007



[Escriba aquí]



## CAPITULO 2

### DISEÑO METODOLOGICO

#### 2.1 Metodología del estudio

Todo estudio genera valor científico al ceñirse a un diseño sistemático con técnicas apropiadas. Por ello, se establece que la presente investigación a realizar es cualitativo descriptivo explicativo, referido a la falta de una atención integral a las víctimas de accidentes de tránsito y su implementación de políticas públicas en materia de seguridad vial, para optimizar los escenarios de seguridad a una población vulnerable, con el fin de mantener un clima de paz y tranquilidad en la comunidad vial nacional.

El estudio se plasma en el área determinada en el espacio geográfico urbano de Lima Metropolitana, por ser uno de los distritos de mayor índice de mortalidad y lesiones y discapacidad por accidentes de tránsito.

La delimitación temporal obedece al aumento de los accidentes de tránsito con consecuencia de muerte de las víctimas en Lima Metropolitana, durante el año 2012 ha ido en aumento con relación al año 2013 que se generó más muertes (DIVPIAT-PNP); este distintivo incremento de los accidentes de tránsito con víctimas fatales nos lleva a intuir la aparente disminución de la prevención de accidentes de tránsito durante el año 2013.

En esta investigación empleamos la técnica cualitativa de recolección de datos mediante entrevistas semiestructuradas. Para esto, se elaboró una guía de entrevista (anexo 05) con un cuestionario semiestructurado, considerando las variables como elemento para las entrevistas a los actores (Funcionarios del Estado, Poder Judicial Oficiales PNP, transportista), con diferentes perfiles, involucrados en la problemática; y víctimas de los accidentes de tránsito. Para el trabajo de campo, donde se desenvuelve el problema, se utilizó la guía de observación.

#### 2.2 Hipótesis

Las instituciones encargadas del control, supervisión, juzgamiento del transporte y tránsito y (MTC, Municipalidades, PNP) no cuentan con correctos

[Escriba aquí]

mecanismos de coordinación, lo cual genera fallas en los procesos operativos y de planeamiento. Además tienen un escaso alcance para el control y supervisión y ejecución de las sanciones, lo que genera caos y motiva al mal conductor a mantener su comportamiento (manejar en estado de ebriedad, excesiva velocidad, manejar sin licencia, etc.) debido a la impunidad generada por la ineficiencia del sistema. Esto se evidencia no solo en las estadísticas, sino también. a través de las agencias de noticias que reportan constantemente los graves accidentes de tránsito, en perjuicio de ocupantes, peatones y demás usuarios de la vía pública,.

Esta falta de unidad, coherencia y sistematización en la gestión e implementación de las políticas públicas en materia de control del tránsito y transporte, así como en la atención del SOAT, tiene como consecuencia la no atención integral a las víctimas de accidente de tránsito. Consecuentemente, se atenta contra los derechos fundamentales de todo ser humano.

### **2.3 Justificación**

La presente propuesta de investigación es importante por cuanto demostrará que un alto índice de víctimas de los AT no reciben atención integral (policial, médica, legal, psicológica) por falta de ampliación a la norma del SOAT para cubrir el seguro, agravando el hecho cuando el seguro dilata la prestación del servicio o el pago de atención. De manera similar cuando los vehículos involucrados no son identificados o no están asegurados, se genera la falta de atención médica urgente en los hospitales, clínicas y atención post accidente, así como la falta de orientación a la víctima o familiares desde el inicio del procedimiento policial y legal para hacer valer sus derechos.

Asimismo no existe en la PNP, u otra entidad, una Unidad de Coordinación para la atención de víctimas de accidentes de tránsito que brinde asesoramiento psicológico, social y jurídico luego del accidente, y que vele por los derechos de las víctimas, en coordinación con los demás actores comprometidos para afrontar el fenómeno.

[Escriba aquí]

El tema de estudio está vinculado con las líneas de investigación de la Escuela de Gobierno de la PUCP, Las Políticas Públicas de Crimen y Seguridad, y está dirigido a salvaguardar los derechos y libertades públicos de las amenazas y riesgos de la criminalidad y la inseguridad. La investigación se ha focalizado hacia las políticas de seguridad, las cuales se orientan a la estructura delincinencial y en los factores macro-estructurales para prevenir el delito, motivado por la ausencia de políticas públicas para enfrentar el problema de falta de atención en el servicio integral a víctimas de accidentes de tránsito. La exploración de este tema servirá como proyecto piloto de atención y como referencia al resto del país, permitiendo elaborar un método de trabajo más eficaz y eficiente que evite duplicidades de medios, costes económicos y tiempo.

## **2.4 Preguntas de la investigación**

### **2.4.1 Pregunta General:**

¿Cuáles son los principales problemas de las políticas públicas en materia de seguridad vial para la atención integral de las víctimas de accidentes de tránsito en el Lima Metropolitana en los años 2012 al 2013”?

### **2.4.2 Preguntas específicas:**

- ¿Qué tipos de dispositivos legales en materia de seguridad vial, se utilizan para regular la atención integral a las víctimas de accidentes de tránsito, en Lima Metropolitana del 2012-2013?
- ¿Cuáles son las contrariedades del diseño e implementación de políticas públicas, que generaron la falta de atención integral a las víctimas de accidentes de tránsito en Lima Metropolitana del 2012-2013?
- ¿Cuáles son las consecuencias del mal diseño de las políticas públicas en la protección a las víctimas de accidentes de tránsito en Lima Metropolitana del 2012-2013?

## **2.5 Objetivos de la investigación**

### **2.5.1 Objetivo general:**

[Escriba aquí]

Establecer las políticas públicas en materia de seguridad vial, que generaron la falta de atención integral a las víctimas de accidentes de tránsito, en Lima Metropolitana del 2012-2013.

#### **2.5.2 Objetivos específicos:**

- Establecer los tipos de dispositivos legales en materia de seguridad vial, que utiliza el estado para regular la atención integral a las víctimas de accidente de tránsito, en Lima Metropolitana del 2012-2013?
- Determinar, las contrariedades del diseño e implementación de las políticas públicas en materia de seguridad vial, que generaron la falta de atención integral a las víctimas de accidentes de tránsito en Lima Metropolitana del 2012-2013.
- Establecer los mecanismos e indicadores de impacto para el seguimiento de la política pública mediante el cual el estado protege a las víctimas de accidentes de tránsito en Lima Metropolitana del 2012-2013

La investigación es sustantiva de tipo cualitativa descriptivo explicativa, en razón de que analiza la realidad tal como se presenta en una situación espacio-temporal y describe los hechos y actos del problema planteado respondiendo a las preguntas esenciales del fenómeno.

[Escriba aquí]

## CAPITULO 3

**EL ESTUDIO DE CASO: “PRINCIPALES PROBLEMAS DE LAS POLÍTICAS PÚBLICAS EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL PARA LA ATENCIÓN INTEGRAL DE LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LIMA METROPOLITANA EN LOS AÑOS 2012 AL 2013”**

## 3.1 ESTADO DE LA CUESTION

La seguridad vial es en la actualidad, es un problema a nivel mundial según estudios de la (OMS-2008) los accidentes de tránsito que son consecuencia de la inseguridad vial vienen originando en el mundo 1,2 millones de muertes al año y por su complejidad para contrarrestar este problema social, debe ser abordada de forma integral desde una perspectiva multisectorial que comprenda a todos los actores involucrados (la policía, el transporte, actores judiciales educativos y de la salud). El estado, en materia de prestación de atención integral a las víctimas de accidentes de tránsito, viene realizando esfuerzos paliativos con limitados presupuestos y normas que no incluyen la atención integral, para enfrentar el problema de la consecuencia de los accidentes de tránsito, consumando así el incumpliendo de obligación por parte de la sociedad y del estado estipulado en la constitución política del país, que es defender a la persona humana y hacer respetar su dignidad y otros derechos fundamentales de la persona. (CPP: 1993)

Los accidentes de tránsito en el país, con víctimas fatales (muertes) en los años 2012-2013 fueron incrementándose así como los heridos y personas discapacitadas de por vida, pese a las elevadas cifras de

mortalidad y lesiones por AT., no hay políticas públicas de asistencia y tratamiento

[Escriba aquí]

Total de víctimas *de accidentes de tránsito (1994-2011), anuario PNP				
Año	Total de accidentes	Tipo de Víctima		Total de víctimas
		Heridos	Fallecidos	
1994	60815	9780	2449	12229
1995	48235	14201	3443	17644
1996	49081	12559	2848	15407
1997	80961	27532	3216	30748
1998	81115	26417	3323	29740
1999	79695	31578	3214	34792
2000	76665	29945	3118	33063
2001	76545	27747	3208	30955
2002	74221	29887	2929	32816
2003	74612	32670	2856	35526
2004	74672	27321	3166	30487
2005	75012	40512	3302	43814
2006	77840	46832	3481	50313
2007	79972	49857	3510	53367
2008	85337	50059	3489	53548
2009	86026	48395	3243	51638
2010	83653	49716	2856	52572
2011	84871	49620	3490	53110
<b>Total</b>	<b>1349328</b>	<b>604628</b>	<b>57141</b>	<b>661769</b>
Fuente	INEI			



integral a sus víctimas, que enmarquen los protocolos de auxilio integral por parte de la PNP, nosocomios públicos y particulares, o asistencia psicológico o legal post accidente a la víctima, dando la impresión que el estado lo abandono, aunado a la falta de unidad, coherencia y sistematización del ordenamiento jurídico en materia de control del tránsito y transporte, atención del SOAT. (MTC: 2014).

Se llevaron a cabo varias encuestas a las comisarías cuyos antecedentes se originan en el 2010 llevado a cabo por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), que ejecutó por primera vez la Encuesta Nacional de Comisarías, denominada "Proyecto Comisarías - PCAT 2010"; asimismo en el 2011 y 2012, en el marco del convenio de Presupuestos por Resultados (PpR) vinculado a los programas estratégicos: Accidentes de Tránsito y Seguridad Ciudadana, a solicitud del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) y Ministerio del Interior (MININTER), el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), ejecutó la Encuesta Nacional de Comisarías – ENACOM 2011-2012, recogiendo la información el 2010 (652), 2011 (748), 2012, de las comisarías, con los resultados obtenidos en la encuesta fueron:

<b>ACCIDENT TRANSITO</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>
Número Total	99 mil 170	98 mil 873	110 mil 34
Con Muertes.	1,6%	1,8%	2,5%
Por Atropello.	23,6%	23,9%.	24,9%
A N/N, tasa de personas fallecidas por AT. C/100 mil hab	7 personas.	8 personas	12 personas
A N/N tasa de personas heridas en AT C/ 100 mil hab.	296 personas.	796 personas.	901 personas.
A N/N, tasa de vehículos involucrados en AT C/10 mil veh.		451 vehículos.	496 vehículos.
No portaban su licencia de conducir.	4,1%	3,9%	5,9%

(INEI-CENACOM- 2012.)

[Escriba aquí]



El Plan nacional de Seguridad Ciudadana 2013-2018 <sup>3</sup>, precisa sobre los factores relacionados con la escasez de espacios públicos seguros, por los insuficientes proyectos de renovación y recuperación urbana de espacios públicos para el disfrute de los ciudadanos y pocos planes integrados entre la Policía y los serenazgos para la vigilancia y el patrullaje de las calles, entre ellos también la baja cultura de seguridad vial para reducir las muertes y lesiones por accidentes de tránsito.

Los muertos y heridos en accidentes de tránsito en el país se incrementaron de manera importante en la última década. En efecto, entre los años 2000 y 2011, pasaron de 127 por 100 mil habitantes a 178, lo que representó un incremento del 40.2 %. Más de las dos terceras partes de los accidentes de tránsito (68 %) se produjeron por causas directamente atribuibles a los conductores, como el exceso de velocidad, su imprudencia o ebriedad <sup>4</sup>.(PNSC-2013).

### 3.1.1 Las políticas existentes en la materia del ámbito internacional

En el contexto mundial se ha diseñado y se ejecuta el **Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020**-Organización Mundial de Salud, su finalidad es servir de documento de orientación que facilite medidas coordinadas y concertadas destinadas al logro de las metas y objetivos del decenio de acción para la Seguridad Vial 2011–2020, y tiene alcance hacia un público integrado por representantes de los gobiernos locales y nacionales, la sociedad civil y las empresas privadas que deseen ajustar sus actividades al marco mundial en el próximo decenio, en aras de logra reacciones de la población en forma preventiva y evitar sus consecuencias que generan muertes y lesiones.

[Escriba aquí]

Cambio de rango de las diez causas principales de la () Mundial de morbilidad, según los AVAD* perdidos año 2020			
RANGO	1990 ENFERMEDADES O TRAUMATISMO	RANGO	2020 ENFERMEDADES O TRAUMASTISMOS
1	Infecciones de las vías respiratorias inferiores	1	Cardiopatía Isquémica
2	Enfermedades Diarreicas	2	Depresión Unipolar grave
3	Trastornos perinatales	3	Traumatismos causados por el tránsito
4	Depresión unipolar grave	4	Trastornos cerebro vasculares
5	Cardiopatía isquémica	5	Enfermedad pulmonar obstructiva crónica
6	Trastornos cerebro vasculares	6	Infecciones de las vías respiratorias inferiores
7	Tuberculosis	7	Tuberculosis
8	Sarampión	8	Enfermedades diarreicas
9	Traumatismos causados por el tránsito	9	Enfermedades diarreicas
10	Anomalías congénitas	10	VIH

**Fuente:** Informe Mundial sobre Prevención de los traumatismos causados por el Tránsito-OMS.AVAD: Años de vida ajustados en función de la discapacidad. Medición del desequilibrio en salud que combina información sobre el número de años perdidos por muerte prematura y la pérdida de salud por discapacidad

De la misma forma se conoce del **Informe Mundial sobre Prevención de Traumatismos Causados por el Tránsito** de la Organización Mundial de Salud y Banco Mundial, en el 2004, constituyéndose en una fuente de información sobre este problema publicado conjuntamente por la Organización Mundial de la Salud (OMS) y el Banco Mundial, en el cual remarcan la preocupación de ambos organismos por los sistemas inseguros del tránsito que están dañando gravemente la salud pública y el desarrollo mundial. Según el estudio de la carga mundial de morbilidad de la OMS, se predice los cambios entre 1990 y 2020, por lo cual prevé que en el 2020, las lesiones causadas por el tránsito ocupará la sexta posición en la relación de principales causas mundiales de mortalidad, la tercera posición en la lista de causas de pérdidas de AVAD y pasaran a ser la

Segunda causa de pérdida de AVAD, en los países de ingresos bajos y medianos, asimismo las muertes causadas por el tránsito aumentarían en todo el mundo de 0,99 millones a 2,34 millones que representa el 3,4 % de defunciones, aumentando como promedio más de un 80 % en los países de ingresos bajos y medianos y descenderán casi un 30% en los países de ingresos altos. La cifra de AVAD perdidos en el mundo aumentará de 34,3 millones a 71,2 millones lo que

[Escriba aquí]

representa el 5,1% de carga mundial de morbilidad figura 1. (AVAD, años de vida ajustados a la discapacidad)

En Colombia la atención médica a víctimas de AT, se ha regulado (CIRCULAR EXTERNA N° 014 de 1995, Superintendencia de Salud), estableciendo en primera instancia quien tiene el deber de atender las víctimas de accidentes de tránsito, y quien debe financiar estos gastos, fundado en una sentencia de la corte constitucional de ese país, (Sentencia T-959 -2005), al respecto señala que de las normas que fundamentan el derecho de atención integral a víctima de AT., se deduce que todos los establecimientos hospitalarios o clínicos y las entidades de seguridad y previsión social de los subsectores oficial y privado del sector salud están obligados a prestar atención a las víctimas de accidentes de tránsito, sin poderles exigir prueba de capacidad de pago o cualquier otro requisito.

El incumplimiento de esta obligación, acarrea sanciones para las instituciones y para los funcionarios, según estas normas, los establecimientos hospitalarios o clínicos que se nieguen a suministrar atención en salud a los accidentados quedarán sujetos a sanciones (multas, intervención de las actividades administrativas y técnicas de la institución, suspensión, pérdida definitiva de la personería jurídica, o de la autorización para prestar servicios de salud). Asimismo los representantes legales, administradores y funcionarios de dichas instituciones quedan sujetos a sanciones personales de hasta 300 salarios mínimos legales diarios y podrán, incluso, ser destituidos.

Otro aspecto que resaltar es, la atención médica que los hospitales y clínicas están obligados a prestar a los lesionados en accidentes de tránsito debe ser integral, debe comprender desde la atención inicial de urgencias hasta la rehabilitación final del paciente. Así, el carácter 'integral' incluye la atención de urgencias, hospitalización, suministro de material médico, quirúrgico, osteosíntesis, órtesis y prótesis, suministro de medicamentos, tratamientos y procedimientos quirúrgicos, servicios de diagnóstico y rehabilitación.

[Escriba aquí]

Por último, prestado el servicio, la institución puede reclamar a la compañía aseguradora que expidió el SOAT, el pago de gastos médicos hasta por 500 salarios mínimos diarios legales vigentes, al FOSYGA, subcuenta ECAT, por los gastos no cubiertos por el SOAT hasta 300 salarios mínimos diarios legales vigentes y en lo que faltase, podrá repetir contra la EPS o la empresa de medicina prepagada a la que se encuentre afiliado el accidentado, a la ARP, si se trata de una accidente de trabajo, o contra el conductor o propietario del vehículo cuando su responsabilidad ya haya sido declarada judicialmente. Por tanto, la compañía aseguradora está en la obligación de sufragar el pago posterior del costo de la atención suministrada a las víctimas de accidentes de tránsito, hasta el monto señalado por la normativa vigente. (Corte constitucional, Colombia-Sentencia T-959 -2005)

### 3.1.2 Las políticas existentes en la materia del ámbito Nacional

El Estado, ante el problema público descrito y en cumplimiento de su rol de asegurar la convivencia pacífica de las personas, asegurando el irrestricto cumplimiento de los derechos humanos hacia la comunidad ha establecido políticas públicas sobre la investigación tales como.

**El consejo Nacional de Seguridad Vial (CNSV)**, fue creado mediante Decreto Supremo 010-96-MTC, y modificado posteriormente por los Decretos Supremos 024-2001-MTC y 027-2002-MTC y últimamente por el Decreto Supremo 023-2008-MTC., precisando quienes son los integrantes o representante de las entidades comprometidas (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Ministerio de Educación, Ministerio de Salud, Ministerio Interior –PNP, 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, Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual – INDECOPI., basados en los principios fundamentales que guían su acción que la defensa de la vida humana y la consolidación de una cultura de respeto por las normas de convivencia social, específicamente por aquellas disposiciones que permiten garantizar la seguridad de los usuarios de las redes

[Escriba aquí]

viales: peatones, conductores y pasajeros. MTC-2013

Los principales actores involucrados son el Estado (gobierno central, gobierno regional y municipalidades), el sector privado y la sociedad civil en su conjunto, además de cumplir con los roles que les corresponde, articulen esfuerzos en pro de un objetivo común. MTC-2013

Otra política de gestión es el **Plan Nacional de Seguridad Vial 2007 – 2011** (PNSV), aprobado mediante DS No. 013-2007-MTC, en el cual propone al Gobierno Peruano, a impulsar una política fija de Seguridad Vial, para orientar esfuerzos y recursos en el cumplimiento del fin primordial del Estado como es la protección de la vida de sus ciudadanos en el ámbito vial, siendo su principal objetivo reducción del 30% de los índices de siniestralidad vial. Cuya misión es velar por preservación de la vida e integridad física de los usuarios de las vías, así como la prevención y reducción de los índices de la violencia vial nacional, con ello se pueda consolidar la seguridad vial como un beneficio para todos los ciudadanos.

La Ley de Atención de Emergencia” que hace referencia a la atención de las emergencias en el Perú, que es por ley obligatoria y prioritaria y no puede ser condicionada al pago previo en ningún establecimiento de salud público o privado” Esta política pública se encuentra contemplado en la Ley General de Salud (4,5), comúnmente llamada “Ley de Atención de Emergencia” 19DIC2002, y su reglamento de Ley N° 27604 que modifica la Ley General de Salud, respecto de la obligación de los establecimientos de salud para dar atención médica en caso de emergencias y partos (DS 016: 2002-SA), en una encuesta sobre si conocen la ley de 644 encuestados 77% negó conocer el 21% afirmo conocerla el 2 % no respondió Negó conocer en Lima 81% Pucallpa 64% en Ayacucho el 93 % (Miranda 2010)

[Escriba aquí]



**Tabla 1. Distribución de personas encuestadas según ciudad y tipo de establecimiento de salud (EESS):**

	Lima	Pucallpa	Ayacucho	Total
	N=444(69%)	N=141(9%)	N=59(22%)	N=644(100%)
<b>EESS Público</b>				Np=552(81%)
Hospital Nacional Cayetano Heredia	N=103	-	-	-
Hospital Nacional Dos de Mayo	N=86	-	-	-
Hospital Nacional Hipólito Unanue	N=133	-	-	-
Hospital Regional de Pucallpa	-	N=89	-	-
Hospital Amazónico de Yarinacocha	-	N=52	-	-
Hospital Regional de Ayacucho	-	-	N=59	-
<b>EESS PRIVADO</b>	-	-	-	N=122(19%)
Clínica Monteflori	N=81	-	-	-
Clínica Maison de Santé Este	N=41	-	-	-

Fuente (Miranda- 2010.)

Referente al cumplimiento de la ley de atención de emergencias de 644 encuestados 294 (46 %), respondieron que si fueron atendidos, 285 (44%) respondieron que no y 65 (10%) no respondieron a la pregunta de los cuales 7 son de Lima 6 de Pucallpa 52 de Ayacucho, respecto si los gastos de la atención recibida en el EESS, habían sido cubiertos por un seguro médico Fig. 02.

**Tabla 2. Proporción de respuestas negativas a la pregunta de si fueron atendidos bajo los preceptos de la Ley de Atención de Emergencias**

Ley de Atención de Emergencias	Lima N=437	Pucallpa N=135	Ayacucho N=7	p <sup>TT</sup>	Total N=579
Situación 1: los EESS están obligados a prestar atención inmediata	21%	7%	29%	<0.001	18%
Situación 2: la determinación de emergencia es realizada por profesional	11%	3%	0%	0.011	9%
Situación 3: cuando el EESS no pueda brindar los recursos necesarios para la atención especializada, se procederá a llamar a un profesional especialista o se transferir al paciente	9%	10%	0%	0.871	10%
Situación 4: el pago por concepto de atención de emergencia, se realizara luego de la atención	39%	39%	14%	0.494	39%
Todas las situaciones +	49%	51%	29%	0.577	49%

\*No se incluyó en el análisis a las 65 personas que no respondieron a la pregunta  $\pi$  Test exacto de Fisher + si el encuestado respondió de forma negativa en una o más de las cuatro situaciones.

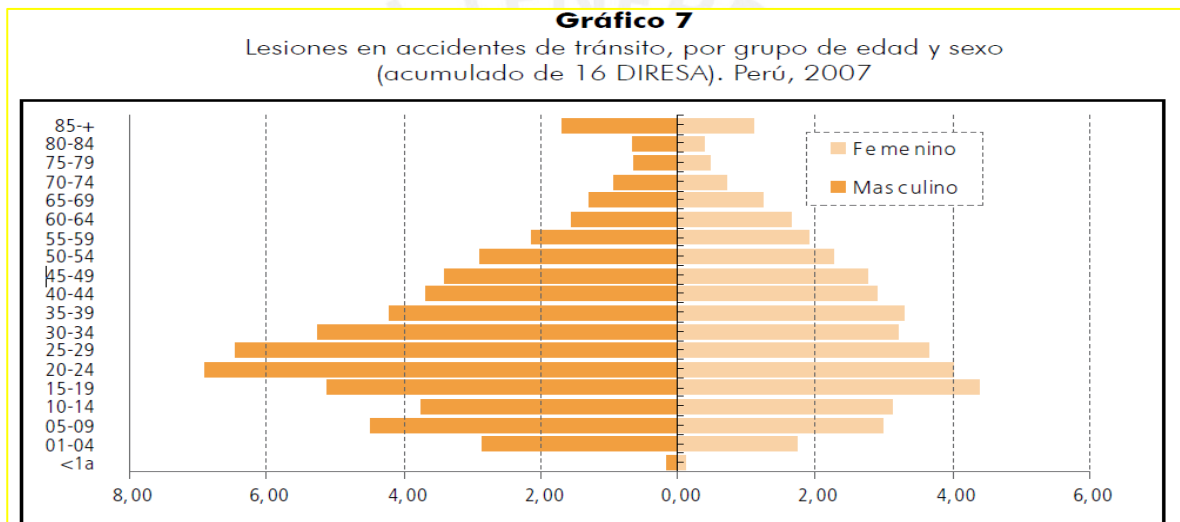
Fuente (Miranda 2010)

**El Plan Nacional de la Estrategia Sanitaria Nacional de Accidentes de Tránsito-ESNAT 2009-2012.** como documento de gestión en el cual se establece los planes y programas de salud en el Perú, cuya finalidad es de contribuir en la

[Escriba aquí]



reducción de la mortalidad ocasionada por los accidentes de tránsito, a través de una adecuada cultura de tránsito y del fortalecimiento de la atención integral en salud de las víctimas de estos accidentes. (ESNAT; 2009. 26 p), precisan que según su análisis epidemiológico las lesiones por AT., se han convertido en un problema que crece y que está presente en la mayoría de las ciudades con crecimiento poblacional acelerado y a la vez carecen de un sistema de circulación, por lo tanto una de sus apreciaciones es que los afectados por las lesiones causadas por AT son en mayor proporción los varones comprendidos en las edades de 15 a 39 años que representa el 58,1 %, y las mujeres el 42 %, grafico 07.



**Fuente:** Sistema de Vigilancia en Salud Pública de lesiones por accidentes de tránsito. DGE/MINSA - Perú (DGE/MINSA-2007)

### 3.1.3 Efectos de los problemas existentes en la dinámica del problema público.

El problema causado por los AT, tiene repercusión en el Estado y la sociedad, al no cumplir el primer artículo de la CPP, de proteger la vida y demás DDFP, de la persona, fenómeno que genera muerte prematura, lesiones permanentes que representan la pérdida de calidad de vida; así como también repercute en el aspecto socioeconómico en el 2009, un estudio de identificación de los costos directos e indirectos e intangibles identifico que los AT tienen un impacto significativo en la economía del país representando el 2% del PBI. (OMS 2008) Aun cuando los costos son asumidos por el SOAT en la atención de emergencia y hospitalización, pero son mucho mayores durante el proceso de

[Escriba aquí]

rehabilitación de la víctima.

En 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, es importante generar una conciencia de prevención y el control inmediato de heridas y otras consecuencias o daños causados por los accidentes, respetando 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. Estas condiciones pueden ser garantizadas a través de acciones inmediatas de auxilio y post accidente que implique el restablecimiento (físico, social, psicológico, político y económico, organizacional, etc.) Quebec: 1998

Las instituciones oficiales Ministerio de Transporte, Municipalidad entre otros y sus actores tienen responsabilidades y desarrollan actividades relacionadas con la seguridad vial, en forma organizativa vertical y tradicional, desempeñando su trabajo restringido y aislado en materia de seguridad vial, con diferentes grados de resultados. Debiendo generar espacios de consenso convergencia, cooperación, diálogo e intercambio entre diferentes actores claves relacionados con el tránsito, el transporte y la seguridad vial.

#### **3.1.4 Las limitaciones de la política a ser estudiada**

Las limitaciones que se presentan considerando la diversidad del problema en su tesitura, se ha determinado por fuentes críticas del problema de la inseguridad vial, estas podrían ser, "La débil valoración gubernamental y social del problema de la accidentalidad vial; los conflictos de políticas y de planes nacionales para la seguridad vial; La debilidad institucional y el trabajo no coordinado de las entidades responsables de la seguridad vial; información dispersa, limitada y no registrada de accidentes, vehículos y conductores; El limitado y descoordinado control y vigilancia del tránsito vehicular; La poca capacidad del sector salud para atender el número elevado de víctimas; Los obstáculos de infraestructura carretera y de la vialidad urbana para la seguridad

[Escriba aquí]

vial; Los inconvenientes de educación en seguridad vial de usuarios, conductores y autoridades. La poca inversión y limitación de fuentes recursos financieros para la seguridad vial. La ausencia de tecnologías modernas y la escasa investigación aplicada a la seguridad vial. La poca participación de la sociedad civil en la solución de la problemática de la inseguridad vial. (BID-Asunción: 2008), ha conllevado a la inseguridad vial en el ámbito nacional.

También es otra limitación la disponibilidad y uso de un sistema de información, el manejo oportuno de la información no es la regla general, el 2010 y el 2011, el programa presupuestal de seguridad ciudadana, utilizó información que proviene de las comisarías, del área de Recursos Humanos, Presupuesto, Logística entre otros, información que no se genera a tiempo, por la deficiencia del factor tecnológico se manifiesta a través de la falta de un software de seguimiento, escasa provisión de computadoras, deficiente acceso a internet, baja especialización del personal para procesar la información oportuna para el nivel del área de planeamiento. Algunas mejoras se ensayan como la implementación anual de la “Encuesta Nacional de Comisarías” (ENACOM) a cargo del INEI y los sondeos de situación interna en el área de planeamiento solo a las comisarías con acceso a internet, determinando la baja capacidad de seguimiento y la sistematización inoportuna de la información de las comisarías que no permiten la formulación oportuna de proyectos de inversión para mejorar la infraestructura y recursos que requiere la institución policial. (N. Shack. L Dammert. F Chacón-2013-68)

La falta de un Observatorio de Accidentalidad en el Ministerio del Interior – PNP, para precisar el enfoque de la seguridad vial con información precisa del problema, basado en la información ordenada de las denuncias recogidas en las comisarías del ámbito nacional, para ser procesadas y sistematizadas y estructurar los mapas y determinar los Focos de incidencia de accidentes de Tránsito (FIAT) por área geográfica y entender la evolución y la dinámica de la accidentalidad que afecta a las víctimas de AT y produce inseguridad vial, permitiendo la toma de decisión pertinente de los diferentes actores del (CNSV), la PNP, actualmente cumple su función con exiguos recursos logísticos y de

[Escriba aquí]

personal capacitado que no permite lograr una política integral de atención inmediata para las víctimas de AT., para asegurar la mayor eficacia, eficiencia en la seguridad y disminuir el índice de mortalidad y graves lesiones que hoy lamentamos.

En nuestro país existe una propuesta para implementar el Observatorio del Crimen en el Ministerio del Interior – PNP, basado en la información ordenada de las denuncias recogidas en las comisarías del ámbito nacional, para ser procesadas y sistematizadas y estructurar los mapas delictuales por área geográfica y entender la evolución y la dinámica del pensamiento criminal que afecta a la seguridad ciudadana, para tomar decisiones oportunas de los diferentes actores del SINASEC. . (N. Shack. L Dammert. F Chacón-2013-69).

Es necesario citar que 18 países iberoamericanos reunidos en “X Encuentro en Ciudad de México el 2011”, representados por los responsables de tránsito y seguridad vial acordaron, crear los Observatorios Nacionales de Seguridad Vial, en atención a la importancia de los datos e indicadores de la evolución de la siniestralidad para cada país se reconoce como una buena práctica esta creación. También acordaron adaptar en cada país el sistema de datos de accidentes al Glosario de definiciones de los principales indicadores de seguridad vial fijados de acuerdo con los estándares internacionales establecidos por la O.C.D.E, y de reportar dichos datos a la base de datos común para la elaboración del Informe Anual de la seguridad vial en Iberoamérica. (M Ramírez E Pillaca 2014-15)

Hasta la fecha no se han propuesto decisiones políticas para afrontar el fenómeno con dispositivos legales que amparen la atención de forma integral a las víctima de accidentes de tránsito, manteniendo normas sobre el particular que no cubren el total de las atenciones de forma eficaz eficiente en mejora de su atención.

La falta de conocimiento de los actores responsables para diseñar e implementar, políticas públicas su escaso control y supervisión trae como

[Escriba aquí]

consecuencias políticas públicas que responden a la realidad del problema para brindar el bienestar general a la comunidad.

### 3.1.5 Balance del seguro obligatorio de accidentes de tránsito

El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) DS N° 024-2002-MTC, establece las disposiciones para la determinación de la responsabilidad civil derivada de accidentes de tránsito terrestre; así como también el régimen y características del SOAT, en el marco de la Ley N° 27181, cuyo fin es previsional en la atención de las víctimas de accidentes de tránsito, tanto para los ocupantes del vehículo o vehículos involucrados, pero también para los peatones que pudieran verse afectados. (Defensoría del Pueblo: 2012)

La Defensoría del Pueblo basada en su ley orgánica<sup>5</sup>, y demás preceptos, en el marco de sus investigaciones puede recomendar y sugerir la adopción de nuevas medidas cuando los hechos impliquen un mal funcionamiento de la administración estatal, la inadecuada prestación de los servicios públicos y/o la vulneración de derechos fundamentales. Por ello es que la Defensoría del Pueblo supervisa desde una perspectiva de derechos, la prestación de servicios públicos en condiciones de calidad, eficacia y eficiencia, de tal manera que el Estado proteja los derechos del ciudadano.

Sobre la prestación de servicio de transporte la intervención de la Defensoría del Pueblo lo realiza a través de sus investigaciones de defensorías implementando medidas enfocadas a promover acciones tendientes a mejorar la fiscalización en el servicio de transporte interprovincial de personas (Defensoría del Pueblo 2006: 23), e impulsar normas eficientes de gestión para el uso de la red vial y del espacio público urbano (Defensoría del Pueblo 2006: 17), con el fin de reducir las altas tasas de mortalidad por accidentes en el transporte terrestre.

Los ciudadanos acceden a servicios de transporte afrontando problemas de calidad o están expuestos a riesgos de accidentes por defectos en la infraestructura de transporte o de señalización, que tienen como consecuencia la

[Escriba aquí]



generación de accidentes de tránsito, afectando el derecho a la vida, a la salud y a la integridad tanto conductores como de peatones, asimismo la Defensoría del Pueblo atiende el tema del SOAT, y evalúa el funcionamiento, el rol que cumplen las instituciones vinculadas a esta problemática, desempeñando su papel de auxilio y asesoramiento a las víctimas luego de producido el accidente y durante la etapa de recuperación, por cuanto ayuda a resolver los problemas que reportan los ciudadanos con relación a la negativa o la demora en la atención del pago establecido por parte de las compañías aseguradoras y las Afocat que expiden el SOAT. (Defensoría del Pueblo 2012)

### GRAFICO N°01-P-15 QUEJAS CONTRA LAS COMPAÑÍAS ASEGURADORAS

La variable “Quejas contra las compañías aseguradoras (2008-2012)”, es cualitativa de escala nominal. La figura que presenta la información se da en número absolutos y también en porcentajes.

(Defensoría del Pueblo 2012)

En el grafico se puede observar que las quejas contra el AFOCAT son mucho mayores, que las quejas contra las aseguradoras SOAT, mientras que el AFOCAT tiene 128 quejas las compañías aseguradoras en total tienen 21.

Quejas contra las compañías aseguradoras y las AFOCAT	
(enero2008-setiembre2012)	
Quejas contra AFOCAT	Quejas contra compañías aseguradoras
21	128

Total de heridos por accidente de tránsito (1994_2011)	
Año	Heridos
1994	9780
1995	14201
1996	12559
1997	27532
1998	26417
1999	31578
2000	29945
2001	27747
2002	29887
2003	32670
2004	27321
2005	40512
2006	46832

[Escriba aquí]

**GRAFICO 2 P-26 HERIDOS POR ACCIDENTES DE TRANSITO**

La variable “Heridos por accidentes de tránsito (1994-2011)”, es cuantitativa de escala intervalar.

2007	49857
2008	50059
2009	48395
2010	49716
2011	49620
<b>Total</b>	<b>604628</b>

La figura presenta la información que se da en número absolutos, del gráfico se puede observar que la cantidad de personas heridas por accidentes de tránsito ha ido en aumento, pero a partir del año 2006 hasta el año 2011 la cantidad de personas heridas por accidentes de tránsito se mantuvo alrededor de 47 000, además se observa que en el año 1994 los heridos por accidentes de tránsito fue la menor con cerca de 7000 heridos.



<b>Total de fallecidos por accidente de tránsito (1994_2011)</b>	
<b>Año</b>	<b>Fallecidos</b>
1994	2449
1995	3443
1996	2848
1997	3216
1998	3323
1999	3214
2000	3118
2001	3208
2002	2929
2003	2856
2004	3166
2005	3302
2006	3481
2007	3510
2008	3489

[Escriba aquí]

**GRAFICO 3 P-26 FALLECIDOS POR ACCIDENTES DE TRANSITO** La variable “Fallecidos por accidentes de tránsito(1994-2011)” es cuantitativa de escala intervalar. La figura presenta la

2009	3243
2010	2856
2011	3490
<b>Total</b>	<b>57141</b>

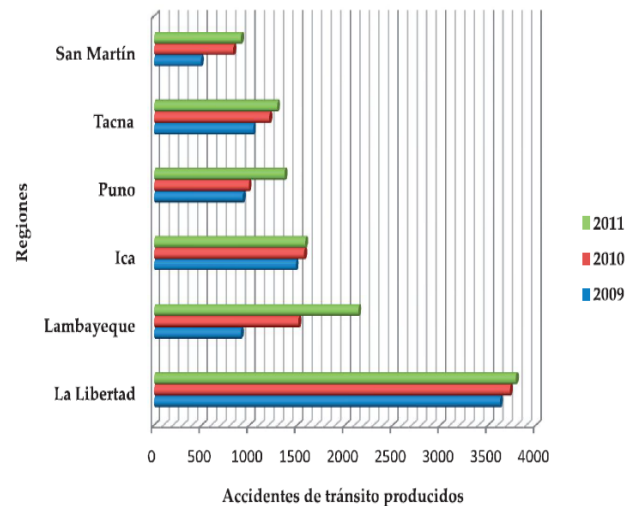
información que se da en número absolutos, del gráfico se puede observar que la cantidad de personas fallecidas por accidentes de tránsito ha ido en aumento y disminuyendo, pero en los años 1995,2006, 2007, 2008 y 2011, tuvo sus máximos valores de personas fallecidas por accidentes de tránsito, estas cantidades fueron mayores a 3400 fallecidos, además se observa que en el año 1994 los heridos por accidentes de tránsito fue la menor con alrededor de 2400 fallecidos.

**GRAFICO 4 p-29 REGIONES QUE REGISTRAN UN INCREMENTO EN LOS AT.**

La variable “Regiones que registran un incremento en los accidentes de tránsito (2009-2011)” es cuantitativa de escala intervalar, la figura presenta la información que se da en número absolutos.

En el grafico se puede observar que la región que tuvo mayor incremento de accidentes fue la región de Lambayeque, mientras que las regiones que tuvieron menos incrementos fueron las de Ica y la Libertad, la región con más accidentes de tránsito es la región de la Libertad, y la región con menor cantidad de accidentes en la región de San Martin.

Gráfico 4  
Regiones que registran un incremento en los accidentes de tránsito (2009-2011)



Fuente: Anuarios estadísticos de la Policía Nacional del Perú.  
Elaboración propia.

Grafico 18 p-118 DENUNCIAS CONTRA EMPRESAS ASEGURADORAS

[Escriba aquí]

La variable “Denuncias contras las empresas aseguradoras que expendir SOAT y las AFOCAT, en lima y en regiones (2006-2011)” es cuantitativa de escala intervalar. La figura presenta la información que se da en número absolutos. En el grafico se puede observar que tanto la región Lima, como en las oficinas regionales la AFOCAT es la que ha recibido mayor cantidad de denuncias, mientras que en las empresas vendedoras del SOAT el número de denuncias fue menor. En el grafico también se puede observar que la mayor cantidad de denuncias se dan en las oficinas regionales, en el caso de Lima las denuncias de las AFOCAT fueron de 192 y a las empresas vendedoras del SOAT fue de 123, en las oficinas regionales fue 174 para el AFOCAT y 427 para las empresas vendedoras del SOAT.

Denuncias contra las empresas aseguradoras que expanden SOAT Y AFOCAT		
LIMA Y REGIONES(2006-2011)		
	Empresas Aseguradoras	AFOCAT
Comisión de Protección al consumidor(Lima)	123	192
Oficinas Regionales	174	427

Tanto la Ley de Atención de Emergencia como el SOAT, y otras normas vinculadas, al ser dispositivos legales de carácter obligatorios para los prestadores de salud y para todos los conductores de vehículos que circulan por las carreteras del país, respectivamente, deberían garantizar el acceso universal a la atención de salud, de todas las víctimas de un accidente de tránsito. Sin embargo, existen diversas razones por las que su cumplimiento puede no ser efectivo, ya sean razones derivadas de los ciudadanos potencialmente beneficiarios, como razones provenientes de los obligados a cumplirlos. (Miranda: 2010).

### 3.2 NORMATIVA GENERAL

En el ámbito nacional el dispositivo legal que fundamenta el derecho de las personas a transitar amparados por la seguridad vial, es la **Ley General de Transporte y Tránsito terrestre Ley 27181**, que establece los lineamientos generales económicos, organizacionales y reglamentarios del transporte y tránsito terrestre y rige en todo el territorio de la República. No se encuentra comprendido

[Escriba aquí]

en el ámbito de aplicación de la presente Ley, el transporte por cable, por fajas transportadoras y por ductos, asimismo se establece el rol del estado en materia de transporte y tránsito terrestre, en un marco de política económica y social, el estado incentiva la libre y leal competencia en el transporte no desarrolladas por el sector privado (solo participan en infraestructura y servicios), protegiendo así al usuario de la vía en su salud y seguridad y protegiendo el medio ambiente; determina también quienes son las autoridades competentes, (Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción; 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). y las competencias normativas, de gestión y fiscalización, las infracciones y sanciones, responsabilidad civil y seguros obligatorios, registro vehicular y otros registros, como el transporte ferroviario, a través de este dispositivo legal se estableció distintos reglamentos entre ellos contempla el tema el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) DS N° 024-2002-MTC

### 3.2.1 Normativa específica

Como norma nacional específica que brinda atención médica y servicios funerarios a las víctimas de accidentes de tránsito, existe el dispositivo legal denominado “Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) por DS N° 024-2002-MTC, que establece las disposiciones para la determinación de la responsabilidad civil derivada de accidentes de tránsito terrestre; así como el régimen y características del SOAT, en el marco de la Ley N° 27181, su fin es previsional en la atención de las víctimas de accidentes de tránsito, tanto para los ocupantes del vehículo o vehículos involucrados, pero también para los peatones que pudieran verse afectados., con el DS N° 021-2005-MTC se modifica el reglamento del SOAT., precisando el derecho de la víctima o sus beneficiarios de solicitar la indemnización correspondiente a las víctimas de accidentes de tránsito que sufren lesiones corporales, muerte y este prescribe a los dos años dicho seguro deberá ser contratado en las compañías autorizadas por la SBS., dichas compañías, deberán pagar las indemnizaciones dentro de los 10 días de

[Escriba aquí]



presentados los documentos pertinentes, este seguro obligatorio establecido por Ley tiene un fin netamente social, Las compañías de seguros deben comunicar al MTC y a la PNP por medios informáticos los seguros contratados.

Otra norma que al parecer es poco conocida es la Ley de Atención de Emergencia” instituida para mejorar la atención inmediata en las emergencias suscitadas en el ámbito nacional, como toda norma legal es obligatoria y prioritaria y no debe ser condicionada a ningún pago previo en cualquier establecimiento de salud público o privado” Esta política pública se encuentra contemplado en la Ley General de Salud (4,5), generalmente llamada “Ley de Atención de Emergencia” 19DIC2002, y su reglamento de Ley N° 27604 que modifica la Ley General de Salud, respecto de la obligación de los establecimientos de salud para dar atención médica en caso de emergencias y partos (DS 016: 2002-SA), esta norma es de poco conocimiento y cumplimiento en una gran parte de la población en el ámbito nacional (Miranda 2010)

Por su parte la Policía Nacional del Perú, desarrolla sus funciones amparado en el Decreto Legislativo N°. 1148- 2012, denominado “Ley de la PNP”, que establece y norma la estructura, organización, competencias, funciones, atribuciones y facultades de la PNP, así como sus regímenes especiales, ejerce su competencia en materia de Orden Interno, orden público, seguridad ciudadana y brinda protección, ayuda a las personas y a la comunidad, garantiza el cumplimiento de las leyes, provee seguridad al patrimonio público y privado, previene, investiga, combate los delitos y faltas, asimismo tiene la función específica de controlar el tránsito y garantizar la libre circulación vehicular y peatonal en la vía pública y en las carreteras a nivel nacional, así como previene, investiga y denuncia los accidentes de tránsito, motivo por el cual sería el primer ente que tendría que intervenir en los casos de accidentes de tránsito iniciando así un protocolo de atención integral a las víctimas de accidentes de tránsito.

### **3.3 Análisis de hallazgos de trabajo de campo**

Luego de haber realizado el trabajo de campo entrevistando a los diferentes actores comprometidos en la problemática de la Seguridad Vial,

[Escriba aquí]

específicamente a quienes conocen del problema sobre la falta de atención integral (policial, médica, legal, psicológica) a las víctimas de accidentes de tránsito en Lima, en cumplimiento de los objetivos específicos paso a describir las diferentes opiniones y conocimientos sobre la investigación realizada.

### 3.3.1 Objetivo 01

En cuanto al objetivo 1, referente a **establecer los tipos de dispositivos legales en materia de seguridad vial, que utiliza el estado para regular la atención integral a las víctimas por AT.**, los entrevistados entre ellos los civiles y policiales, coinciden en aseverar que tienen conocimiento sobre las normas legales existentes con experiencia sobre el tema y saber de buena tinta que entidades son las encargadas de encarar la problemática de accidentes de tránsito, pero no pecan de ignorancia cuando se refieren a inexistencia de políticas públicas claras para la atención integral a las víctimas de accidentes de tránsito.

Asimismo los entrevistados mencionan que las pocas políticas públicas sobre el tema no han sido implementadas ni mucho menos monitoreadas, siendo aún laxo la contestación del estado frente a la demanda ciudadana para amparar integralmente a las víctimas de AT. Así como a los deudos de los fallecidos, con presupuestos logísticos y de personal mínimos, para su atención a nivel local. Ambas autoridades precisaron que no existen dispositivos legales en materia de seguridad vial, en el estado para regular la atención integral a las víctimas por AT, solo atienden en parte SOAT, MINSA, y otros pero que no están articuladas.

Por otra parte los entrevistados de la empresa transporte, así como conductores y víctimas de AT., expresan su conocimiento e información parcial o casi nada sobre políticas públicas o las normas de tránsito a las cuales van a ser sometidos, también desconocen sobre leyes que amparan sus derechos fundamentales como seres humanos, asimismo no comprenden por qué los tramites y procesos judiciales que enfrentaran son costoso y que demanda mucho tiempo, generando la desconfianza y la premisa de que no obtendrán justicia, el

[Escriba aquí]

conductor reconoce por su parte que el motivo de AT, es por excesiva velocidad pero también precisa que no siempre es culpa del conductor sino también de la negligencia de los peatones y deficiente semaforización, desconocen también que haya otras leyes sobre atención integral a víctimas de AT, y culpan a las autoridades por falta de información, estos actores conocen del SOAT, que cubre algunos gastos e indemnizaciones, pero no tardan en señalar que las compañías de seguros no brindan un eficiente servicio, al no conocer los tramites y documentos que hay que presentar, abandonando así los derechos y los beneficios que le corresponde.

ENTREVISTAS	CONOCEN NORMAS	MOTIVO DE ACCIDENTES	CONOCE EL SOAT	NORMAS ATENCION INTEGRAL	APOYO ESTADO
<b>DEFENSOR VICTIMAS AT. MLM</b>	SI	NEGLIGENCIA DEL CONDUCTOR	SI	NO	GOBIERNO LOCAL
<b>JUEZ TRANSITO</b>	SI	NEGLIGENCIA DEL CONDUCTOR	SI	NO	A MEDIAS
<b>MINISTERIO EDUCACION</b>	SI	FALTA VALORES	A MEDIAS	NO	A MEDIAS
<b>INSUTRA PNP</b>	SI	FALTA CONCIENCIA SEGURIDAD	SI	NO	POCO
<b>DIVPIAT PNP</b>	SI	FALTA CONCIENCIA SEGURIDAD	SI	NO	POCO
<b>DIRSEVI PNP</b>	SI	FALTA CONCIENCIA SEGURIDAD	SI	NO	A MEDIAS
<b>EMPRESA TRANSPORTE</b>	SI	NEGLIGENCIA DE PEATON	A MEDIAS	NO CONOCE	NADA
<b>VICTIMAS</b>	NO CONOCE	NEGLIGENCIA DE CONDUCTOR	A MEDIAS	NO CONOCE	NADA

### 3.3.2 Objetivo 02

En cuanto al objetivo 02, enfocado a **determinar, las contrariedades del diseño e implementación de las políticas públicas en materia de seguridad**

[Escriba aquí]

vial, que generaron la falta de atención integral a las víctimas de AT., los diferentes funcionarios civiles y policiales aseveran que existe poca coordinación interinstitucional afirman la falta de información estadística sustentada, ni interconectada para determinar la tasa de tasa de mortandad y porcentaje de lesionados ocasionados por el fenómeno de la accidentalidad en Lima y provincias agregando que cada institución realiza sus esfuerzos pero son poco difundidos por desarrollarse en forma dispersa. Por lo tanto según el Organismo Mundial de la salud OMS, afirma que el Perú, no tiene política de seguridad vial, al no contar con estándares sobre la situación vial para diagnosticar con cifras actuales, ni homogenizadas, como consecuencia de tener fuentes dispersas, (PNP,MP,MINSA, MTC, Municipalidad), por lo tanto no puede constituirse una política global para contrarrestar el problema, reafirmando esta posición dicen también que no se cuenta con normas legales implementadas que dispongan la sistematización de la información integral sobre mortandad y lesiones a nivel nacional motivando la falta de información oficial cierta sobre esta problemática.

Asimismo manifiestan que el fenómeno de la inseguridad vial debido a que en los últimos años es contrarrestado con normas específicas del estado no son suficientes, para cubrir las necesidades de atención integral a las víctimas, para ello solo cuentan con el SOAT, AFOCAT, respecto a compensaciones que resulta en algunos casos engorrosos, agravándose por la falta de cumplimiento y fiscalización y sanción de AFOCATS que incumplen las normas, configurando la deficiente atención de sistema de seguros (SOAT y AFOCATS).

Otra de las principales causas de una falta de atención integral a la víctimas de AT., lo constituye la poca coordinación y apoyo de los medios de comunicación, por falta de interés comercial; el desconocimiento normativo de conductores que fomentan la informalidad en el servicio de transporte, tanto respecto a los vehículos como a los conductores, la ausencia o deficiencia de atención en salud física y mental y acompañamiento psicosocial de conductores y afectados.

Con respecto a los procesos judiciales en los Juzgados de Transito y Seguridad Vial, manifiestan que se podría presentar una controversia para

[Escriba aquí]

efectivizar los procesos en razón de que dicho juez debe dominar tres especialidades distintas dos derecho Público; (Penal y Administrativo) y uno derecho Privado (Civil), pudiendo no ser eficaz ni eficiente la labor judicial. Por su parte la autoridad del sector educación señala que es un objetivo estratégico capacitar a los docentes en seguridad vial, con programa eficientes y con recursos logísticos y de personal adecuados e implementación de aulas virtuales a distancia con actividades de información y educación, formación de brigadas de educación en seguridad, que a la fecha el programa cuenta con escasos recursos de operaciones y mantenimiento para hacerlo sostenible, aunado al problema de la falta de motivación en el ámbito logístico o remunerativo y del factor tiempo, para los docentes que solo desarrollan o no la programación curricular por cumplir, lo que no permite consumir los objetivos.

Todas estas autoridades precisan la urgencia de contar con un protocolo interinstitucional para la atención inmediata de víctimas de accidentes de tránsito, que permita a su vez supervisar y controlar a las compañías de seguros y AFOCATs, que no cumplen con brindar un servicio de calidad, referente al Fondo de compensación para víctimas de AT, del MTC, que asume la indemnización de gastos de sepelio y atención médica cuando la víctima es atropellada por un conductor que se da a la fuga, esta entidad del MTC, no tiene la cobertura para la atención nacional por falta de una reglamentación que permita descentralizar sus servicios, sean estos en las mismas compañías de seguros o en las comisarías, con la supervisión de estas Oficinas del MTC.

Por su parte los conductores de empresas manifiestan que cuentan con asesores legales, cuando participan en AT, como culpables o víctimas, precisando que las leyes peruanas y los juzgados, siempre están en contra de los conductores a quienes con frecuencia se les sanciona y no a los peatones que también cometen infracciones, referente al SOAT no están conformes con la cobertura de la totalidad de los gastos y en algunos casos se agudiza su problema porque el AFOCAT omite en cubrir las indemnizaciones que corresponden a los agraviados, expresan su disconformidad con el control y supervisión del servicio que brindan los seguros y el AFOCAT, asimismo coinciden en una falta de educación vial; por su parte el agraviado al verse desprotegido en el asesoramiento legal solicita a las autoridades que cubran esta

[Escriba aquí]



demanda, no confía en el poder judicial por que los tramites son largos y su perspectiva es de justicia basado en aspecto crematístico o monetario.

ENTREVISTAS	DUPLICIDA DE FUNCION	PERCEPCION PODER JUDICIAL	COORDINACION	INFORMACION ESTADISTICA	PROTOCOLO INTERINSTITUCIONAL
DEFENSOR VICTIMAS AT. MLM	SI	REGULAR	POCO	FALTA	NO
JUEZ TRANSITO	NO	BUENA	POCO	FALTA	NO
MINISTERIO EDUCACION	NO	REGULAR	POCO	FALTA	NO
INSUTRA PNP	SI	REGULAR	POCA	FALTA	NO
DIVPIAT PNP	SI	REGULAR	POCA	FALTA	NO
DIRSEVI PNP	SI	REGULAR	POCA	FALTA	NO
EMPRESA TRANSPORTE	NO CONOCE	MALA	NADA	NO CONOCE	DESCONOC E
VICTIMAS	NO CONOCE	MALA	NADA	NO CONOCE	DESCONOC E

### 3.3.3 Objetivo 03

En cuanto al objetivo 3, sobre el **establecimiento de mecanismos e indicadores de impacto para el seguimiento de la política pública mediante el cual el estado protege a las víctimas de accidentes de tránsito**, los funcionarios manifiestan la necesidad de ponerse en agenda pública la problemática de la accidentabilidad, a través de los medios de comunicación como instrumento que permita llevar a cabo un proceso comunicacional mediático que conlleve a generar sensibilización y compromisos, también generar propuestas de iniciativa legislativa sobre ampliación de cobertura de fondos contra accidentes de tránsito, capacitaciones a actores, directivas aprobado por el CE-PJ sobre: embargo preventivo, indemnizaciones, sumatoria de penas, entre otros.

Asimismo declaran que el incremento del fenómeno de la inseguridad vial se debe al incrementó el parque automotor, la deficiente semaforización, señalización y mantenimiento de las vías, generado por la falta de conciencia de seguridad vial, la falta de educación vial a los conductores y peatones etc., lo que

[Escriba aquí]

motivo que en Lima Metropolitana se presente la sensación de inseguridad Vial o accidentalidad que afectan el desarrollo de las actividades ciudadanas.

Al respecto los entrevistados dicen que los Juzgados Especializados de Tránsito y Seguridad Vial, que atienden la carga procesal y a la incidencia estadística de procesos judiciales, han generado la necesidad de implementarse progresivamente para proteger los derechos fundamentales de las víctimas y los familiares de los accidentados por su parte el representante del Programa Nacional de Capacitación en Educación de seguridad vial, (PRONACESVI), prevé la capacitación a docentes de EBR de todo el país, trabajo articulado con las autoridades de (MTC, Interior, Trabajo y Promoción del Empleo y Salud); contando con presupuestos y recursos adecuados para su implementación, para lograr el alcance de su objetivo, los funcionarios policiales consideran como objetivo importante para contrarrestar el fenómeno de la inseguridad vial es la instalación de un Observatorio de Accidentalidad con información centralizada, e integrada, actualmente la PNP, cumple su función con escasos recursos logísticos y de personal pero no cuenta con los dispositivos legales para lograr una política integral de atención inmediata para las víctimas de AT.

Todos coinciden en que Lima es una de las ciudades con mayor índice de accidentalidad vial, generando altas tasas de mortandad y años de vida ajustados a la discapacidad,(AVAD) anualmente debido al accidente de tránsito, por ello la DIVPIAT PNP, como medidas preventivas a esta problemática genera programas y operativos de (Educación Vial; Alcoholemia, control de velocidad entre otros), pero no se da abasto para cubrir la demanda solo de Lima Metropolitana, se necesita que los programas preventivos sean coordinados interinstitucionalmente, comprometiendo su participación con uso de sus recursos, lo que denota una falta de política integral para solucionar el problema.

En otro contexto funcional el directivo de empresa de transporte conoce asevera que el 2006 se crearon las Afocat por abuso de los seguros que vendían a precios caros el SOAT, lo que género que los transportistas conformaran asociaciones civiles para vender y administrar los fondos contra accidentes de tránsito. AFOCAT, en Lima y callao, fondos que no fueron bien administrados, por la falta de control de las autoridades competentes. Asevera también que la mayoría de

[Escriba aquí]

empresas de transporte se iniciaron con camionetas rurales los cuales fueron renovando, con rutas autorizadas que se entrecruzan, pero casi siempre las empresas no tienen propiedad sobre los vehículos lo que no permite una plena capacitación con políticas de empresa, los conductores usualmente trabajan de 14 a 16 horas diarias para obtener ganancias.

Ambos entrevistados tienen poca esperanza en los medios de comunicación para replicar su caso porque solo buscan algún interés, coinciden también en una falta de educación vial, por su parte el agraviado se siente desprotegido ante las normas legales, opinando también que las autoridades policiales y judiciales son de poca ayuda para hacer valer sus derechos, lo que produce una visión sesgada sobre la imparcialidad de la justicia considerándolo "cara y muy lenta"

ENTREVISTAS	APOYO MMCCSS	FORMALIDAD EMP TRANSPORTE	ATENCIÓN SEGUROS	PERCEPCION DE INSEGURIDAD	CAMPAÑAS EDUCACION VIAL
<b>DEFENSOR VICTIMAS AT. MLM</b>	POCO	FORMAL E INFORMAL	MALA	SI	REGULAR
<b>JUEZ TRANSITO</b>	POCO	FORMAL	REGULAR	SI	REGULAR
<b>MINISTERIO EDUCACION</b>	POCO	FORMAL E INFORMAL	REGULAR	SI	REGULAR
<b>INSUTRA PNP</b>	POCO	FORMAL	REGULAR	SI	REGULAR
<b>DIVPIAT PNP</b>	POCO	FORMAL	REGULAR	SI	REGULAR
<b>DIRSEVI PNP</b>	POCO	FORMAL	REGULAR	SI	REGULAR
<b>EMPRESA TRANSPORTE</b>	NADA	FORMAL	MALA	SI	MALA
<b>VICTIMAS</b>	NADA	INFORMAL	MALA	SI	MALA

[Escriba aquí]

## CONCLUSIONES

La presente investigación ha hurgado en la normativa que reglamenta las respuestas ante los accidentes de tránsito (AT), así como también se ha valido de entrevistas y datos estadísticos para explicar el porqué de las fallas del sistema actual. De esta manera, se ha puesto en evidencia la falta de una atención integral a las víctimas de accidentes de tránsito y la falta de una debida implementación de políticas públicas en materia de seguridad vial. Para encaminarse hacia la eficacia, eficiencia y la calidad para que el estado pueda brindar los escenarios de seguridad a una población vulnerable, será necesario reconocer y remediar esta situación, con el fin de mantener un clima de paz y tranquilidad en el ámbito de las vías nacionales. En base a estos criterios se ha podido arribar a las siguientes conclusiones:

1. Uno de los principales problemas a enfrentar es el crecimiento de las tasas de AT. Según la prospectiva determinada por la OMS, al 2020, se prevé que las lesiones causadas por el tránsito ocuparán la sexta posición en la relación de principales causas mundiales de mortalidad, la tercera posición en la lista de causas de pérdidas de AVAD y pasaran a ser la segunda causa de pérdida de AVAD en los países de ingresos bajos y medianos. Para el Perú, este aumento significaría el agravamiento de un problema ya importante.
2. Por el lado del estado peruano, este enfrenta serios problemas en materia de prestación de atención integral a las víctimas de accidentes de tránsito, con acciones estatales de carácter paliativos, limitados presupuestos y normas que no se ajustan a la demanda ciudadana de atención integral. Estas deficiencias para enfrentar el problema de las consecuencias de los accidentes de tránsito, mantiene en una situación de desamparo a la población afectada, lo que contradice a los preceptos constitucionales. Así, se deja de lado la defensa y preservación de la vida, la integridad del ser humano, y se atenta en contra de su dignidad, entre otros derechos fundamentales de la persona. (CPP: 1993)

[Escriba aquí]

3. Por otro lado, no existen dispositivos legales en materia de seguridad vial en el estado para regular la atención integral a las víctimas por AT. Solo atienden en parte el SOAT, MINSA, y bajo políticas no articuladas. Las escasas políticas públicas que existen en esta materia no están correctamente implementadas, y mucho menos cuentan con un apropiado sistema de monitoreo, siendo débil la contestación del estado frente a la demanda de la población afectada. Por si fuera poco, a esta situación se le suma la falta de un Plan nacional de seguridad vial actualizado, pues el último en implementarse solo contemplaba hasta el 2011.
4. Cabe resaltar la inexactitud de la información recogida para fines estadísticos con respecto a la tasa de mortandad y porcentaje de lesionados ocasionados por el fenómeno. La recolección de información se dificulta aún más al no contar el país con normas legales implementadas que dispongan la sistematización de la información integral a nivel nacional, Se genera entonces la falta de información oficial cierta sobre esta problemática, lo que a su vez explica la falta del conocimiento suficiente y necesario como para enfrentar el problema. En parte, esta falta de conocimiento explica el pobre o incluso inexistente diseño de un plan de seguridad vial. . Los funcionarios policiales, por su parte, señalan la inexistencia de un Observatorio de Accidentalidad con información centralizada e integrada, instrumental para contrarrestar el fenómeno de la inseguridad vial.
5. En cuanto al público en general, hay solo un conocimiento parcial o casi nulo en lo que se refiere a políticas públicas o las normas de tránsito. Tanto por parte de los empresarios y conductores, como por parte de las víctimas de AT. Los conductores reconocen su parte de responsabilidad en los AT al no cumplir las reglas de tránsito (usualmente exceso de velocidad) pero también existe negligencia de los peatones al no respetar las normas que les corresponden. Además del desconocimiento o la falta de voluntad para cumplir la normativa, suele pasar que las personas afectadas también desconocen las leyes que amparan sus derechos fundamentales como seres humanos.

[Escriba aquí]



6. Teniendo en cuenta la inexistencia de una política pública para esta problemática, no sorprende la mínima coordinación interinstitucional entre los distintos actores. Los esfuerzos institucionales para contrarrestar el problema en forma aislada de cada institución existen, pero son poco difundidos por desarrollarse en forma dispersa. Estos esfuerzos aislados, si bien deben ser reconocidos, no permiten establecer consensos para el desarrollo de un protocolo de atención integral a las víctimas.
7. Finalmente, hay que tener en cuenta que el fenómeno de la inseguridad vial se ha agudizado por el incremento del parque automotor, la deficiente semaforización, señalización y mantenimiento de las vías, la falta de educación vial de los conductores y peatones etc., lo que en consecuencia crea en Lima Metropolitana una sensación de inseguridad Vial o accidentalidad que afectan el desarrollo de las actividades ciudadanas. Y esta sensación de inseguridad aumenta dado que no se cubren las necesidades de atención integral a las víctimas, solo se cuenta con el SOAT y AFOCAT, quienes por versión de los entrevistados incumplen las normas para las compensaciones, con una atención al usuario deficiente. De esta manera, el ciudadano no solo siente la inseguridad de un posible AT, sino la inseguridad de que no existe un marco legal o institucional que lo proteja en caso de que se vea involucrado en uno.

Todas estas conclusiones nos llevan a responder nuestra hipótesis inicial: efectivamente, no existe una apropiada coordinación entre las entidades administradoras de control, supervisión y juzgamiento del transporte y tránsito vehicular. Esta situación se evidencia en la falta de un marco normativo que facilite la cooperación y respuesta ante AT, y se agrava al comprobarse la ausencia de una política pública específica para el tema. La falta de información oficial, así como la desinformación del público, las deficiencias en infraestructura para el tránsito vehicular y el aumento del parque automotor por su parte, afectarán a este problema indirectamente, ya sea dificultando el establecimiento de un sistema coordinado, o dispersando aún más los recursos del estado debido al alza de los AT.

[Escriba aquí]

Como conclusión final, reafirmamos nuestro enfoque de contribuir con el mejoramiento de las condiciones de seguridad vial. Es necesaria la participación de actores locales para solucionar este fenómeno, que afecta a la comunidad e incrementa la sensación de inseguridad en el país. Para ello demostramos el impacto que genera las lesiones de tráfico en la salud y la economía del Perú, y hacemos énfasis en la necesidad de ponerle fin a estos problemas.



[Escriba aquí]

## RECOMENDACIÓN

Como parte de nuestra meta de contribuir a la solución del problema, creemos necesario señalar algunas recomendaciones específicas, construidas a partir de nuestros hallazgos:

1. En primer lugar, creemos necesario que se designe a una comisión multisectorial para Crear un Programa Provincial de atención integral a las víctimas de AT y asistencia los familiares de las víctimas.
2. En segundo lugar, se deben desarrollar un programa de seguridad vial que incluya la “creación de una línea gratuita permanente” para brindar información y asesoramiento jurídico básico y asistencia psicosocial a las víctimas. Con este fin, se deberá formar un equipo interdisciplinario integrado por médicos, psicólogos, abogados y asistentes sociales especializados en la temática.
3. En tercer lugar, es necesario firmar convenios con instituciones de salud, MTC y otros actores para la atención integral a las víctimas de AT, así como es necesario otorgar subsidios a las víctimas con escasos recursos. En muchos casos las personas pierden la capacidad de trabajar producto de accidentes viales, perdiendo no solo la salud sino también sus posibilidades de sustento. También será necesario vigilar, monitorear y evaluar los programas o proyectos sobre las intervenciones en materia de seguridad vial, promoviendo un enfoque multisectorial para proveer atención integral a las víctimas de AT.
4. En cuarto lugar, debe acompañarse los esfuerzos anteriores con una debida educación vial de la ciudadanía, tanto peatones como choferes, a nivel de educación básica regular y nivel superior, para estandarizar los conocimientos y toma de conciencia de los usuarios de la vía.

[Escriba aquí]

5. Finalmente, creemos imperativo implementar el Observatorio de Accidentalidad en el Ministerio del Interior – PNP, basado en la información ordenada de las denuncias recogidas en las comisarías del ámbito nacional. Es urgente contar con un sistema de procesamiento, sistematización y estructuración de los mapas de denuncias para determinar los Focos de incidencia de accidentes de Tránsito (FIAT) por área geográfica, y así entender la evolución y la dinámica de la accidentalidad que afecta a la seguridad vial. De esta manera, se permitirá la toma de decisión oportuna de los diferentes actores del (CNSV), para poner fin a uno de los problemas más alarmantes del país.

## BIBLIOGRAFIA

- Acuerdo Nacional Plan Bicentenario al 2021
1. Sanmartín, A, J; Calatayud, C.; Esteban, C.; Montoro, L.; Alamar, B.; Ballestar, M. L; et. al. (2007). La conducta Social en el tráfico Fundamento para una intervención. (1ra. ed) Barcelona
  2. Manrique A. (2002), "Cultura de la transgresión y violencia del tráfico en el Perú. GDL 2002", Perú.
  3. Chía R,L. Huamán A.S (2010). "Accidentes de tránsito en el Perú ¿Casualidad o Casualidad? Año i-N| 3, Lima, Set- 2010
  4. Cortés N. E. (2012) Revista Digital Apuntes de Arquitectura "El-transporte-urbano-en-Lima-propuestas, MAR2012  
<http://apuntesdearquitecturadigital.blogspot.com/2012/03/.html>
  5. Resumen (2013) Informe Sobre La Situación Mundial De La Seguridad Organización Mundial De La Salud; Departamento de Prevención de la Violencia los Traumatismos Discapacidad (VIP)  
[www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status)
  6. Perú. MTC (2007) "Plan Nacional de Seguridad Vial 2007 – 2011, Consejo Nacional de Seguridad Vial"
  7. González P, A J. (2008) Políticas públicas con enfoque de derechos humanos: En: Aportes Andinos No.23. Quito: Universidad Andina Simón Bolívar, Ecuador.

[Escriba aquí]

8. Lahera E (2004) Política de Políticas Públicas-Santiago de Chile CEPAL.
9. Ramos J,M, Sosa J Y Acosta F (2011) La Evaluación de Políticas Publicas en México DF Instituto Nacional de Adm Publica. México
10. Stein, E y otros (2006) La Política de las políticas públicas. Progreso económico y social en Perica Latina- informe 2006 Washington DC, BID.
11. Plan nacional de la estrategia sanitaria nacional de accidentes de tránsito-ESNAT 2009-2012. Documento técnico / Estrategia Sanitaria Nacional de Accidentes de Tránsito – Lima: Ministerio de Salud, ESNAT; 2009. 40 p.  
Accidentes de tránsito/ planes y programas de salud / Perú
12. Ley 27181 (1999)– Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre. –. Modificaciones: Ley 28172 (17.04.04), Ley 28839 (24.07.06), y D Leg 1051 (27.06.08)
13. Perú, MTC– D.S.N°033-2001-MTC del 24/07/2001 – RNT, Diario oficial El Peruano el 20/12/10
14. Congreso de la República (1997). Ley General de Salud N° 26842. Recuperado en <http://www.congreso.gob.pe/ntley/Imagenes/Leyes/26842.pdf>.
15. Consejo Nacional de Seguridad Vial (2007). Plan Nacional de Seguridad Vial 2007 – 2011.Lima – Perú.
16. Consejo Nacional de Seguridad Vial (2006). Guía de educación en seguridad vial para educación secundaria. (2da. ed). Lima - Perú.
17. Consejo Nacional de Seguridad Vial (2005). Manual para docentes del nivel secundario de educación escolar - educación vial para jóvenes (1ª ed) Lima - Perú.
18. Consejo Nacional de Seguridad Vial (2005). Módulo del Curso de educación, seguridad vial, primeros auxilios y comportamiento del servicio. Lima – Perú.
19. Consejo Nacional de Seguridad del Tránsito: Programa de Prevención de Seguridad del Tránsito – Chile. Recuperado de: <http://edutransito.ucv.cl>
20. British Council Perú - Pontificia Universidad Católica del Perú (2003). "Facilidades para peatones". Lima - Perú.
21. British Council Perú – Pontificia Universidad Católica del Perú (2007). "El lenguaje vial – el lenguaje de la vida". Lima – Perú.
22. Fernández, R. (2003) Transporte Público: Las opciones que tenemos, 147-154. En: Muévete por tu ciudad: una propuesta ciudadana para transporte con equidad. LOM Ediciones, Santiago, 201pp.

[Escriba aquí]



23. Peter Newman & Jeffrey Renworthy (1998). Sustainability and Cities: Overcoming Automobile Dependence. Island Press. Washington, D.C.
24. Fernández, R. (2000). Tecnologías intermedias de transporte público: ¿Qué son, cuánto cuestan y qué capacidad ofrecen? Ciencia Abierta 11, Diciembre 2000.  
[http://cabierta.uchile.cl/revista/11/articulos/1\\_44/index.html](http://cabierta.uchile.cl/revista/11/articulos/1_44/index.html)
25. Rafael Cal y Mayor (1994). Ingeniería de Tránsito, 7ª. Edición. México D.F.
26. Dextre J. C. (1997) Gestión de Tránsito. Apuntes del Seminario-Taller sobre Gestión de Tránsito & Accesibilidad, Acceso y Movilidad en Transporte Público. Universidad Nacional San Antonio Abad del Cusco. Con el auspicio del British Council Perú (Convenio Académico DELTA).
27. Dextre J.C. (1999) Políticas de Transporte y Desarrollo Sustentable. XII Congreso Nacional de Ingeniería Civil. Huánuco.
28. Dextre J.C. (1999) Técnicas para lograr un Tráfico Calmado. XII Congreso Nacional de Ingeniería Civil. Huánuco.
29. Dextre J.C. (2001) El Libre Mercado del Transporte en el Perú y los Problemas del Medio Ambiente. XI Congreso Latinoamericano de Transporte Urbano. Cuba.
30. Dextre J. C. (2002) Facilidades Para Peatones. Publicación desarrollada dentro del Convenio Académico con el British Council: Social Inclusion for People with Disabilities and their Carers y publicada con fondos del British Council Perú.
31. Graglia, J. Emilio En la búsqueda del bien común : manual de políticas públicas . - 1a ed. - Buenos Aires : Konrad Adenauer Stiftung, 2012.208 p. ; 23x16 cm.
32. (OMS-1998. Québec) Centro colaborador OMS de Québec para la promoción de la seguridad y prevención de traumatismos(, Karolinska Institutet).
33. Malinowski B,K(1944), Una teoría científica de la cultura: 43.
34. MINDEF. (2002) Libro Blanco de la Defensa Nacional El 09 de setiembre del 2002, mediante DS N° 009

[Escriba aquí]

**Anexos:** Cuadro de correlación (preguntas, objetivos, hipótesis), lista de entrevistados y guías de entrevista,

<b>MAPEO DE ACTORES RAUL ARTICA SOTOMAYOR</b>			
<b>Perfil</b>	<b>Actor (nombre, cargo, institución)</b>	<b>Relevancia (alta,media, baja) ¿Qué tanta información me puede dar para responder mis preguntas de investigación?</b>	<b>Datos de contacto</b>
funcionarios	Defensor de Víctimas Acc de Tránsito MLM	alta	
	Juez de Transito y Seguridad Vial	alta	
	Jefe del PRONACESVI-MINEDU	alta	
	Jefe de la DIVPIAT PNP	alta	
	Jefe de INSUTRA-PNP	alta	
	Director de Seguridad Vial	alta	
empresarios	Presidente de una Empresa de Transportes	alta	
conductores	de dos o tres empresas	alta	
Victimas	Accidentados	alta	

[Escriba aquí]

## HERRAMIENTA 6: GUÍAS DE ENTREVISTA SEMIESTRUCTURADAS A FUNCIONARIOS CIVILES

Objetivos de la investigación	Perfil: funcionario MML Preguntas	Objetivo de la pregunta ¿qué quiero averiguar con esta pregunta?
OBJETIVO 1: establecer los tipos de dispositivos legales en materia de seguridad vial, que utiliza el estado para regular la atención integral a las víctimas por accidente de tránsito, en LIMA METROPOLITANA del 2012-2013?	1. ¿Qué tiempo viene desempeñando en esta Oficina de Defensa a víctimas de Accidentes tránsito de la MML?	
	2. Sr. Director, ¿Qué, opina Ud. Sobre las normas legales que se han dado para que la víctima por accidente de tránsito pueda recibir la atención integral hasta su total recuperación?	
	3. ¿Cuáles cree Ud que son las más importantes dispositivos legales con las cuales fundamenta su labor de Defensor de víctimas de Accidentes de tránsito?	Si conoce los dispositivos legales referentes a la atención integral de víctimas acc. tránsito
	4. ¿Podría usted precisar si la Políticas Pública aplicada de atención a las víctimas por accidente de tránsito, son eficaces?	
	5. ¿por que cree que en el Perú las víctimas por accidentes de tránsito son desamparadas al no recibir una atención integral?	
	6. ¿Cómo cree Ud. que la Autoridad municipal viene enfrentando el Problema de atención integral a las víctimas de accidentes de tránsito?	
OBJETIVO 2: Determinar, las contrariedades del diseño e implementación de las políticas públicas en materia de seguridad vial, que generaron la falta de atención integral a las	7. ¿Actualmente se encuentra en incremento las víctimas por accidentes de tránsito. ¿Qué acciones y proyectos viene ejecutando su gestión en materia de seguridad vial para asegurar la atención integral y la protección de la víctima por accidente de tránsito hasta su total recuperación?	
	8. ¿La Dirección que dirige cuenta con una oficina de coordinación con las instituciones involucradas (Mininter, MINSA, MML, DIRSEVI- PNP) para proteger a las víctimas por accidentes de tránsito?	

[Escriba aquí]

víctimas por accidente de tránsito en LIMA METROPOLITANA del 2012-2013	9. A su criterio ¿cuáles son las contrariedades del diseño e implementación de políticas públicas en materia de seguridad vial, que generaron la falta de atención integral a las víctimas por accidente de tránsito?	
	10. ¿Qué mecanismos de control y supervisión cuenta su Dirección para asegurar que la víctima por accidente de tránsito pueda recibir la atención integral hasta su total recuperación?	si conoce los problemas del diseño e implementación de las políticas de seguridad vial, para la atención integral a las víctimas por accidente de tránsito
	11. ¿Qué opinión le merece Sr. Director las actuales políticas públicas en materia de seguridad vial respecto al problema de la atención integral de la víctima por accidente de tránsito?.	
	12. ¿Qué acciones actualmente realiza su Dirección ante el incremento de accidente de tránsito y la desprotección en la que queda la víctima, cuando el SOAT es utilizado en su totalidad?	
OBJETIVO 3: Establecer los mecanismos e indicadores de impacto para el seguimiento de la política pública mediante el cual el estado protege a las víctimas de accidentes de tránsito en LIMA METROPOLITANA del 2012-2013	13 ¿según las estadísticas cada año se incrementan los accidentes de tránsito cuantas atenciones a victimas realizan mensualmente y hasta la fecha cuantas familias fueron beneficiadas?	
	14¿En qué porcentaje es su meta de atención de víctimas de accidentes de tránsito durante su Gestión Municipal para desarrollar y poder minimizar la falta de atención integral?	
	15. ¿Qué otros mecanismos de atención integral a las víctimas por accidentes de tránsito, propondría, para salvaguardar su recuperación y/o tratamiento?.	si cuenta con indicadores de impacto y conoce las efectividad de las políticas públicas sobre el particular
	16 ¿Qué recomendaría usted, para que las reformas de seguridad vial sean sostenidas y permanentes?	
	17 ¿Qué opina Ud sobre los medios de comunicación que no propalan o realizan campañas esporádicas para atender a las víctimas de accidentes de tránsito?	

[Escriba aquí]

18¿Conoce si existe programas de monitoreo y evaluación de políticas públicas para atender a las víctimas de accidentes de tránsito?



[Escriba aquí]



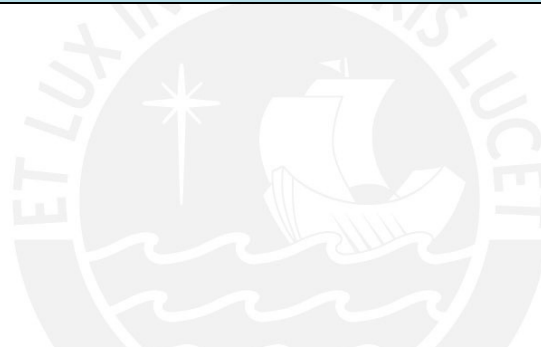
Objetivos de la investigación	Preguntas FUNCIONARIOS POLICIALES	Objetivo de la pregunta ¿qué quiero averiguar con esta pregunta?
OBJETIVO 1: establecer los tipos de dispositivos legales en materia de seguridad vial, que utiliza el estado para regular la atención integral a las víctimas por accidente de tránsito, en LIMA METROPOLITANA del 2012-2013?	1¿Desde cuándo viene usted laborando en la Unidad de investigación de accidentes de tránsito de la PNP?	
	2 ¿Qué, opina Ud. Sobre las normas legales que amparan a las víctimas de accidentes de tránsito ?.	
	3. Sr. Director, ¿Qué, opina Ud. Sobre las normas legales que amparan a las víctima por accidente de tránsito y la falta de atención integral hasta su total recuperación?	Si conoce los dispositivos legales referentes a la atención integral de victimas acc.transito
	4¿Cuáles cree Ud que son las más importantes dispositivos legales con las cuales fundamenta su labor de policial para dar protección a las víctimas de Accidentes de tránsito?	
	5. ¿Podría usted precisar si la Políticas Pública aplicada de atención a las víctimas por accidente de tránsito, (SOAT) son suficientes para atender a las víctimas de accidentes transito?	
	6 ¿porque cree que en el Perú las victimas por accidentes de tránsito son desamparadas al no recibir una atención integral?	
	7¿.Cuáles son las acciones policiales que realizan para enfrentar el Problema de atención integral a las víctimas de accidentes de tránsito?	
OBJETIVO 2: Determinar, las contrariedades del diseño e implementación de las políticas públicas en materia de seguridad	8. ¿Actualmente se encuentra en incremento las víctimas por accidentes de tránsito. ¿Qué acciones y proyectos viene ejecutando su gestión en materia de seguridad vial para asegurar la atención integral y la protección de la víctima por accidente de tránsito hasta su total recuperación?	

[Escriba aquí]

vial, que generaron la falta de atención integral a las víctimas por accidente de tránsito en LIMA METROPOLITANA del 2012-2013	9 ¿La Dirección que dirige cuenta con una oficina de coordinación con las instituciones involucradas (Mininter, MINSA, MML, DIRSEVI- PNP) para proteger a las víctimas por accidentes de tránsito?	
	9. A su criterio ¿cuáles son las contrariedades del diseño e implementación de políticas públicas en materia de seguridad vial, que generaron la falta de atención integral a las víctimas por accidente de tránsito?	
	10. ¿Qué mecanismos de control y supervisión cuenta su Dirección para asegurar que la víctima por accidente de tránsito pueda recibir la atención integral hasta su total recuperación?	si conoce los problemas del diseño e implementación de las políticas de seguridad vial, para la atención integral a las víctimas por accidente de tránsito
	11. ¿Qué opinión le merece Sr. Director las actuales políticas públicas en materia de seguridad vial respecto al problema de la atención integral de la víctima por accidente de tránsito?.	
	12. ¿Actualmente qué acciones realiza su Dirección ante el incremento de accidente de tránsito y la desprotección en la que queda la víctima, cuando el SOAT es utilizado en su totalidad?	
OBJETIVO 3: Establecer los mecanismos e indicadores de impacto para el seguimiento de la política pública mediante el cual el estado protege a las víctimas de accidentes de tránsito en LIMA METROPOLITANA del 2012-2013	13 ¿según las estadísticas cada año se incrementan los accidentes de tránsito cuantos auxilios a víctimas por acc tránsito realizan mensualmente y anualmente?	
	14¿Qué retos le quedan a la Policía Nacional del Perú para poder generar políticas públicas para la atención integral a las víctimas de accidentes de tránsito?	
	15. ¿Qué otros mecanismos de atención integral a las víctimas por accidentes de tránsito, propondría, para salvaguardar su recuperación y/o tratamiento?.	si cuenta con indicadores de impacto y conoce las efectividad de las políticas públicas sobre el particular

[Escriba aquí]

	16 ¿Qué recomendaría usted, para que las reformas de seguridad vial sean sostenidas y permanentes?	
	17 ¿Qué opina Ud sobre los medios de comunicación que no propalan o realizan campañas esporádicas para atender a las víctimas de accidentes de tránsito?	
	18¿Conoce si existe programas de monitoreo y evaluación de políticas públicas para atender a las víctimas de accidentes de tránsito?	
	12.¿Cómo cree Ud. que la Policía Nacional del Perú viene enfrentando el Problema y si las atenciones de auxilio a víctimas de accidentes de tránsito son adecuados ?	



Objetivos de la investigación	Preguntas A TRANSPORTISTAS Y VICTIMAS	Objetivo de la pregunta ¿qué quiero averiguar con esta pregunta?
OBJETIVO 1: establecer los tipos de dispositivos legales en materia de seguridad vial, que utiliza el estado para regular la atención	1 ¿Conoce Ud sobre las normas que se ha dado el estado para la atención integral a las víctimas por accidente de tránsito?	
	2¿Qué, opina Ud. Sobre las normas legales que se han dado para la atención integral a las víctimas por accidente de tránsito?	

[Escriba aquí]

integral a las víctimas por accidente de tránsito, en LIMA METROPOLITANA del 2012-2013?	9 ¿Conoce Ud, sobre las campañas que realizan para la atención integral a las víctimas por accidente de tránsito?	
	10 ¿Qué opina Ud sobre los medios de comunicación que no efectúan campañas para la atención integral a las víctimas por accidente de tránsito?	si conoce las normas que regulan la a atención integral a las víctimas por accidente de tránsito
	11 ¿Cuál cree que sería la posible solución para la atención integral a las víctimas por accidente de tránsito?	
	12 ¿Conoce si existe programas de atención integral a las víctimas por accidente de tránsito?	
OBJETIVO 2: Determinar, las contrariedades del diseño e implementación de las políticas públicas en materia de seguridad vial, que generaron la falta de atención integral a las víctimas por accidente de tránsito en LIMA METROPOLITANA del 2012-2013	7 1¿Conoce Ud con qué frecuencia se produce accidentes de tránsito y la falta de atención integral a las víctimas por accidente de tránsito?	
	2 .¿Cómo cree Ud. que la Autoridades estén actuando en caso de la atención integral a las víctimas por accidente de tránsito?	conocer los problemas de atención integral a las víctimas por accidente de tránsito
	3 ¿Conoce Ud de cerca los procedimientos para atender integralmente a las víctimas por accidente de tránsito?	
	4 ¿Conoce cuáles son las autoridades encargadas de participar cuando se produce un accidente de tránsito ?	
	11. ¿Qué opinión le merece la falta de políticas públicas en materia de seguridad vial respecto al problema de la atención integral de la víctima por accidente de tránsito?.	
	12. ¿Qué acciones adopta la comunidad cuando se suscita un accidente de tránsito ?	
OBJETIVO 3: Establecer los mecanismos e indicadores de	12.¿Cree Ud. que las sanciones a los conductores que participan en un accidente de tránsito con consecuencias fatales son la adecuadas?	

[Escriba aquí]

impacto para el seguimiento de la política pública mediante el cual el estado protege a las víctimas de accidentes de tránsito en LIMA METROPOLITANA del 2012-2013	13 ¿A su criterio que acciones deberían realizar las autoridades responsables para la atención integral a las víctimas por accidente de tránsito?	
	15. ¿Conoce Ud. Otras formas de atención integral a las víctimas por accidentes de tránsito, para salvaguardar su recuperación y/o tratamiento?.	si conoce la efectividad de las normas y las acciones que se han tomado al respecto
	16 ¿Qué recomendaría usted, para que las reformas de seguridad vial en atención integral a las víctimas por accidente de tránsito sean efectivas?	
	17 ¿Qué opina Ud sobre la difusión de programas de atención a víctimas de accidentes de tránsito que les recomendaría a las autoridades?	
	18 ¿desea decir algo más a las autoridades para mejorar atención integral a las víctimas por accidente de tránsito?	

[Escriba aquí]



### MATRIZ PARA VACIAR LA INFORMACION DE LAS ENTREVISTAS Y REDACTAR EL CAPITULO 3 (DESCRIPCION DE HALLAZGOS- ¿Qué ENCONTRE?)

	DEFENSOR MUNICIPAL DE VICTIMAS AT	JUEZ TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL	FUNCIONARIO MINEDU	JEFE INSUTRA PNP	JEFE DE DIVPIAT PNP	DIRECTOR SEGURIDAD VIAL
<p>OBJETIVO 1: Establecer los tipos de dispositivos legales en materia de seguridad vial, que utiliza el estado para regular la atención integral a las víctimas por accidente de tránsito LIMA METROPOLITANA del 2012-2013,</p>	<p>Designan al Defensor,es abogado,dirige el (PDMVAT) RA. 018-2012. Desde el 2012 a la fecha ,por Ord 1580, su funcion es defender los DDafectados de las victimas que han sufrido lesiones graves o muerte por AT en el ámbito de LM, servicio que atiende, atención legal (penal, civil, seguritaria, cobro SOAT, contencioso-adm/social, atención medica: física o psicológica, acompañamiento social, entre otros, es gratuito, personas en situación de vulnerabilidad, asimismo indica que no existe dispositivos legales en materia de seguridad vial,en el estado para regular la atención integral a las víctimas por AT, solo (SOAT,MINSA, MINEDU) pero no articulada</p>	<p>Juez Supernumerario del 1º JPL de Tránsito y SV, desde 2013, designado con R/ADM N° 851-2013-P-CSJLI/PJ., asume La Ley N° 29391 “crea los JTySV, en 1ra instancia civiles y contencioso adm. relacionados con los AT o infracciones al Código respectivo y realiza procesos sumarios, que dura de 4 a 5 meses, su funcion es TUO. del PJ art 52º-A señala “Los JT ySV: conocen los procesos penales vinculados a conductas peligrosas o lesivas a la vida, la salud, el patrimonio o la seguridad vial, realizadas en el ámbito de tránsito veh y los procesos civiles relacionados con la determinación por conductas peligrosas o lesivas realizadas en el contexto del tránsito veh. asi como procesos contencioso adm vinculados a infracciones de tránsito.” El codigo Penal, Codigo civil, La ley 27181, Ley Gral Tpte y trans Tte. y Reglamentos de Transito, no conoce depolíticas publicas en materia de seguridad vial, para regular la atención integral a las víctimas por AT</p>	<p>Dos años que ocupa el cargo en el Programa Nacional de capacitacion en educacion de seguridad vial, profesion ingeniero, depende de la Direccion de Tutoria, y del Viceministerio de Gestión Pedagógica-MINEDU, conforme a DS. 008-2009-EDU, siendo su mision de capacitar a los profesores y tutores de las IE de EBR, en orientación sobre Seguridad Vial , para ser impartida en las aulas, a fin de promover en los estudiantes una actitud y comportamiento vial respetuoso de las normas de transito que reflejen en la disminucion de los accidentes de transito. indica que existe coordinacion con el CNSV, DS. 010-96-MTC, mod. 2008. que es el ente rector y acorde al Plan nacional de SV DS. 013-2007-MTC</p>	<p>Tiene 31 años en la PNP, tiene 10 años laborando como encargado del Instituto Superior de Transito de la DIRTRAN-DIRSEVI PNP,, conoce que autoridades son las competentes , respecto a dispositivos conoce la la Ley 27181-1999-MTC, con sus reglamentos respectivos, entre ellos el SOAT, es un seguro obligatorio establecido por Ley con un fin social. Su objetivo es asegurar, de manera inmediata e incondicional, la atención de las víctimas de AT que sufren lesiones corporales y muerte, su funcion es capacitar y actualizar al personal PNP en las normasy procedimientos de accidentes de transito con analisis y opiniones tecnicas sobre dispositivos que contravengan la normatividad de transito con medios logísticos y personal que no cubre las necesidades del servicio policial , asimismo coordina con los integrantes del CONASEV, no se cuenta con informacion estadistica interconectada sobre la tasa de accidentalidad en Lima y provincias</p>	<p>Oficial con 35 años, cargo Jefe DIVPIAT-DIRTRAN-DIRSEVI, funcion Investigacion de AT con consecuencia de Muerte, emitir informes tecnicos sobre la causa de los AT, normas que amparan a las victimas de AT son la CPP, Ley N° 27181, “Ley Gral del Tpte y Tránsito Terrestre”, “Código Penal Civil” DS N° 11-EMG/A2c, “Rgto Adm de Tránsito Militar Juzgado Transito y SV. “Rgto Nac Veh”. DS N° 016-2009-MTC, “TUO del Rgto Nac de Tránsito – Código de Tránsito” DS N° 024-2002-MTC. (SOAT). capacitan al personal PNP en tcas de Prevencion e Investigacion AT, cursos de peritajes de Daños en vehículos motorizados , determinan los “Hoyos negros” de siniestralidad en LM conocida FIAT</p>	<p>Su grado es Oficial Gral. PNP , tiene 01 año en el cargo, su direccion es el ente rector, técnico normativo y doctrinario de la SV, a N/N, cuenta con 04 direcc ( DIRPROCAR , (DIRTRAN, DIRPROVE y la (DIRSEFERR), cuya misión es la prevención e IAT, la seguridad ferroviaria, la protección carreteras y la prevención e investigación de robos de vehículos, con el fin de mantener un clima de paz y tranquilidad en la comunidad vial nacional.coordina con autoridades competentes, conoce la normatividad vigente enmarcado en la “Ley General del Transporte y Tránsito Terrestre”, Ley de la PNP, “Código Penal Civil”Juzgado Transito y SV. y los distintos reglamentos en especial el DS N° 024-2002-MTC. Rgto SOAT</p>

[Escriba aquí]

<p>OBJETIVO 2: Determinar, las contrariedades del diseño e implementación de las políticas públicas en materia de seguridad vial, que generaron la falta de atención integral a las víctimas por accidente de tránsito en LIMA METROPOLITANA del 2012-2013</p>	<p>El OMS, emitió informe considerando al Perú, que no tiene política de SEG.Vial, no tiene estándares sobre situación vial para diagnosticar con cifras actuales, ni homogenizadas, por tener fuentes dispersas, (PNP,MP,MINSA, MTC, MUNICIPAL) solo responden a sus necesidades referente a las normas específicas del estado estas no son suficientes, ya que no cubre las necesidades de atención integral a las víctimas, se cuenta con el SOAT, AFOCAT, respecto a compensaciones que resulta en algunos casos engorrosos, agravándose por la falta de cumplimiento y fiscalización / sanción de AFOCATS que incumplen las normas, logran el cierre de dos AFOCATS por parte de la SBS, han generado alianza y apoyo para la instalación de los Juzgados de Tránsito SV y cuatro juzgados en Lima Norte y Sur, su logro interpretado amplia y protectora de atribuciones y competencias institucionales, con enfoque de DD fundamentales. la coordinación con los mmccss, es muy poca por falta de interés al no ser comercial Ausencia de información oficial cierta sobre esta problemática. Desconocimiento normativo de conductores y peatones. Informalidad en el servicio tanto respecto a las unidades como a los conductores. Corrupción y/o ineficiencia de actores oficiales.</p>	<p>JTySV como Juzgados especializados, parecidos los Mixtos, por el encargo de procesos penales, civiles y contencioso adm de cuestiones de tránsito y SV, conforme a la 1ra Disposición Comp de la Ley N° 29391 señala creación, sus funciones y atribuciones con competencia para conocer de los delitos de lesiones, de homicidio culposo o incluso doloso, de robo o hurto ocurridos “; indemnizaciones por responsabilidad civil, de daños emergente y moral así como lucro cesante causados por “conductas peligrosas o lesivas” relacionada con el tránsito y de las impugnaciones contencioso adm de las infracciones de tránsito, entre otras cosas, el Juez se especializa no en una, sino de tres especialidades distintas dos DD Público; (Penal y-Adm) y uno DD.Privado (Civil), estos juzgados a la fecha se han descentralizado, en Lima Sur Lima Norte, a partir del 01MAR14, para dar celeridad procesos El Consejo Ejecutivo del Poder Judicial (CEPJ), En Lima Norte funcionarán el Juzgado Especializado de Tránsito y Seguridad Vial, y el Juzgado de Paz Letrado de Tránsito y Seguridad Vial de Independencia, Lima Sur se implementarán el Juzgado Especializado de Tránsito y Seguridad Vial, y el Juzgado de Paz Letrado de Tránsito y Seguridad Vial. competencia territorial en todo este distrito judicial.</p>	<p>El sector educación conoce que es un objetivo estratégico capacitar a los docentes en SV. El programa se organiza en módulos de aprendizaje en forma presencial. consta 12 conferencias y 8 talleres a cargo de representantes de las instituciones miembros del CNSV, (MTC, del Interior, Salud, Trabajo y Educación), temas destacan “Ciudadanía y SVI” y “El Rol de la Institución Educativa en la SV”, otra modalidad a distancia se lleva a cabo en aulas virtuales, (portal del MINEDU/Perú/Educa), Los participantes construyen sus aprendizajes en forma activa, usando las TIC y con apoyo de tutores. El programa comprende etapas de monitoreo y acompañamiento, al participante que deberá implementar el curso de SV en su IE, desarrollando actividades de información y educación, formación de brigadas de educación en seguridad, el problema es que algunos profesores, por falta de motivación sea logístico o remunerativo y del factor tiempo, no lo desarrollan a plenitud, solo lo hacen como cumpliendo con la currícula programada. lo</p>	<p>Existe controversia en la aplicación de las normas legales entre la municipalidad y la PNP, referente a la fiscalización del control del tránsito vehicular, queriendo asumir la función policial, mientras que la falta de coordinación efectiva produce el caos vehicular que permite que conductores de servicio público o privado causen AT. principalmente los choferes de combi, bus, colectivo o mototaxi que “correan” a velocidad sus unidades para ganar más, lo que origina un alto número de los graves accidentes que ocurren en nuestra capital, existen normas legales que amparan a las víctimas de AT, pero no en todo su contexto, no existe un protocolo que debe estar regido por una guía es decir un manual de intervención en casos de AT. interinstitucional. No existe un control efectivo por parte de la SBS, hacia las compañías de seguros, siendo más crítico el caso del AFOCAT, si bien es cierto que el Fondo de compensación para víctimas de AT. asume la indemnización pero falta una reglamentación que permita descentralizar sus servicios, sean estos en las mismas compañías de seguros o en las comisarias de tránsito, ya que la Policía no</p>	<p>No se cuenta con Normas Legales que dispongan la sistematización de la información integral sobre mortalidad y lesiones a nivel nacional motivando la falta de información oficial sobre esta problemática., poca coordinación con los entes competentes, cada uno tiene su información, para sus necesidades, sobre la atención integral a víctimas de AT.es deficiente la atención de sistema de seguros no hay inmediatez para la atención, con trámites engorrosos, pese que tienen un sistema para saber si tiene el SOAT y se agudiza con el AFOCATS, por que algunos no cumplen con asistir a las víctimas mucho menos indemnizarlos conforme a ley, hay una falta de compromiso por parte del sector educación para incluir en su currícula escolar La seguridad Vial, lo que hacen es tocar en forma tangencial determinadas fechas debiendo ser un aprendizaje continuo; expedición de licencias de conducir a personas que no están calificadas, por ello hay desconocimiento de las normas tanto conductores y peatones.</p>	<p>Considerando a la función primordial de la PNP, el control del tránsito vehicular y la prevención de los accidentes de tránsito, y coadyuvando al objetivo del Estado y del Comando Institucional, lograr la eficiencia y eficacia en el Control del Tránsito y SV, a la fecha se presenta el fenómeno de la inseguridad vial debido a que en los últimos años se incrementó el parque automotor ( libre importación de vehículos, la deficiente semaforización y señalización de las calzadas, falta de un adecuado mantenimiento de vías, falta de educación vial a los conductores, etc., lo que motiva que en LM se presente congestiones y la sensación de inseguridad Vial o accidentalidad que afectan el desarrollo de las actividades ciudadanas, y consecuentemente alteración del orden público, y pérdidas de vidas y poca atención a las víctimas de AT por las compañías de seguros con trámites poco conocidos y Juzgados de tránsito con poca experiencia, hay distintas normas legales sobre el particular que necesitan</p>
--	---	--	--	---	---	--

[Escriba aquí]

	<p>Deficiente atención de sistema de seguros (SOAT y AFOCATS). Ausencia o deficiencia de atención en salud física y mental y acompañamiento psicosocial de afectados</p>		<p>que no permite cumplir con los objetivos. Los dispositivos legales tienen problemas para su implementación control y monitoreo, por los motivos expuestos.</p>	<p>sanciona sino previene e investiga, pero quieren darle más protagonismo a la municipalidad, en lo que se refiere a la Seguridad Vial no existe una entidad encargada es decir ser el ente rector o una equipo para tratar y hacer cumplir la norma de seguridad vial a nivel nacional, ya que antes solo la Guardia Civil se encargaba de la investigación y Sanción y no existía tantos accidentes como ahora. Políticas no existen y las acciones que se están realizando solo son mediáticas con normas que no tienen vinculación con las otras instituciones,</p>		<p>articularse, en bien de la protección de los DD del ciudadano</p>
<p><b>OBJETIVO 3:</b> Establecer los mecanismos e indicadores de impacto para el seguimiento de la política pública mediante el cual el estado protege a las víctimas de accidentes de tránsito en LIMA METROPOLITANA del 2012-2013</p>	<p>Al no contar con cifras homogenizadas ni actualizadas solo con la información dispersa de las diversas fuentes, no pudiéndose constituir en una política global para contrarrestar el problema, no se puede determinar con exactitud cuáles son las tasas mensuales de personas muertas y heridas en el país, por lo tanto solo se realiza aproximaciones Hemos promovido la implementación de políticas</p>	<p>No cuentan con sistemas para recabar estadísticas de los Acc. de tránsito, con exactitud, por su reciente implementación, solo se registra las cargas judiciales por juzgados se conoce la carga procesal penal, civiles y contencioso administrativo relacionados con el tránsito y la seguridad vial motivando la creación determinando dónde y cuántos de estos Juzgados Especializados de Tránsito y Seguridad Vial son necesarios, "atendiendo a la carga procesal</p>	<p>El funcionario señaló que desde 2009, el programa capacitó a 7,778 docentes de Lima Metropolitana, Callao, Lima Provincias y 15 regiones del país, con el objetivo de que los maestros y directivos brinden las debidas orientaciones en las aulas de las escuelas. Para ello entregaron a los docentes participantes diversos materiales educativos</p>	<p>no se cuenta con información estadística interconectada con los diferentes actores que permita establecer con exactitud la tasa de accidentalidad en Lima y provincias por no tener información oficial cierta sobre esta problemática. existe el desconocimiento normativo de conductores y peatones. Informalidad en el servicio tanto respecto a las unidades como a los</p>	<p>Lima esta considerada como una de las ciudades con mayor índice de accidentalidad vial. cantidad de personas mueren todos los años y muchos quedan discapacitados de por vida debido a AT. siendo los responsables los conductores de servicio público o privado. (causantes choferes de combi, bus, colectivo o mototaxi que corren a gran velocidad sus vehículos, se cuenta con un parque automotor excesivo y antiguo, la DIVPIAT, como medidas</p>	<p>focalizando la problemática se puede apreciar que las causas que generan los AT, son variados (factor humano, vehículo y vía) apreciados en la congestión vehicular; Informalidad en servicio tanto respecto a las unidades como a los conductores. la sensación de inseguridad Vial o accidentalidad incremento de AT, con personas heridas y</p>

[Escriba aquí]

	<p>públicas en el PJ, MP y MINJUS y acciones confluente en MINSU-SUNASA y SBS, contribuye a construir una "nueva cultura del sistema de justicia", más justa, proporcional y eficiente en la asignación de responsabilidades, penas e indemnizaciones, incorporación de magistrados/as con conceptos "pro víctima". Han puesto en agenda pública la problemática de la accidentabilidad, mediática y a generar sensibilización y compromisos. Propuesta Iniciativa Legislativa sobre ampliación de cobertura de fondos contra accidentes de tránsito, capacitación a actores, Paquete de directivas aprobado por el CE-PJ sobre: embargo preventivo, indemnizaciones, sumatoria de penas, entre otros</p>	<p>y a la incidencia estadística de procesos judiciales"; por la poca información sobre el tema que manejan tanto las víctimas como los familiares de los accidentados, ellos no están conformes con los fallos emitidos, cuando se trata de peatones que infringen la ley, esto se acrecienta por la poca difusión por los medios de comunicación de la problemática existente a la cual de conformidad a ley se dicta la sentencia, en ocasiones se distorsiona la noticia</p>	<p>como guías de Educación en SV (docentes de Pri/Sec, CD/DVD de SV y kits de Brigada Escolar de Seguridad Vial El (PRONACESVI), tiene previsto capacitar a 600 docentes de Educación Básica Regular de todo el país, Arequipa (100), La Libertad (100), Lima Met (250) Puno (150). trabajo articulado con las autoridades de (MTC, Interior, Trabajo y Promoción del Empleo y Salud); su objetivo tener mas alcance a los docentes, promover el aprendizaje, hábitos y actitudes en relación con las reglas, normas y señales que regulan la circulación de vehículos y personas por las calzadas y aceras.</p> <p>Para este semestre, se desarrolla los talleres en las regiones de Áncash y Lima Provincias, (docentes de de la UGEL 04 de LM (Comas, Carabaylo, Ancón), para la implementación de acciones pedagógicas.</p>	<p>conductores. Corrupción y/o ineficiencia de actores oficiales y la deficiente atención de sistema de seguros (SOAT y AFOCATS). y deficiencia de atención en salud física y mental y acompañamiento psicosocial de afectados, por ello debería establecerse en la PNP un Laboratorio de Accidentalidad con información centralizada, actualmente la PNP, cumple su función con escasos recursos logísticos y de personal a fin de lograr una política integral de atención inmediata para las víctimas de AT. que no solo asegure mayor eficiencia, sino también seguridad, para disminuir el índice de mortalidad y graves lesiones que lamentar</p>	<p>preventivas tiene programas de educación vial, pero no se da abasto para cubrir la demanda solo en LM, realiza operativos "Alcohemia, Control de Velocidad, etc." para minimizar los AT. pero no es suficiente porque se necesita que los programas preventivos sean coordinados interinstitucionalmente, comprometiendo su participación con uso de sus recursos, lo que denota una falta de política integral para solucionar el problema</p>	<p>fallecidas por AT. aunado a una falta de sensibilidad de las compañías de seguros y AFOCATS, con trámites poco conocidos y falta de liquidez que desaniman a la víctima y deudos para hacer valer sus derechos, agravándose por que las normas no amparan en forma integral en el aspecto administrativo y judicial, para ello debe haber procesos sumarios, en bien de la protección de los DD del ciudadano; Las compañías de seguros, por ley, deben comunicar a los deudos de víctimas fatales a través de medios físicos, prensa escrita, radio y páginas web el procedimiento para cobrar la indemnización pendiente. La norma no contempla la atención en salud física y mental y acompañamiento psicosocial de afectados La información y estadística analizada evidencia un incremento importante en la incidencia de AT en los últimos 25 años, sobretodo en mujeres y en menores de 18 años.</p>
--	---	--	---	---	--	--

[Escriba aquí]

### MATRIZ PARA VACIAR EL ANALISIS DE LAS ENTREVISTAS DE DIRECTIVOS DE EMPRESAS Y DE VICTIMAS O FAMILIARES LA INFORMACION Y REDACTAR EL CAPITULO 3 (DESCRIPCION DE HALLAZGOS- ¿Qué ENCONTRE?)

	DIRECTIVO DE EMPRESA DE TRANSPORTE	VICTIMAS O FAMILIARES
<p>OBJETIVO 1: Establecer los tipos de dispositivos legales en materia de seguridad vial, que utiliza el estado para regular la atención integral a las víctimas por accidente de tránsito en LIMA METROPOLITANA del 2012-2013,</p>	<p>Es directivo y conductor de la empresa de transporte "San Felipe Express S.A, hace 12 años, ruta urbana SO94, con 95 unidades de transporte de pasajeros con rutas licitadas en la Municipalidad de Lima, conoce las normas del SOAT, y AFOCAT, que cubre gastos por accidentes de tránsito, por la cual algunos compañeros tuvieron dichos incidentes, por excesiva velocidad y también negligencia de los peatones y deficiente semaforización, para lo cual su empresa se capacita constantemente, tanto por la empresa y como requisito de la municipalidad en centros autorizados a los conductores y cobradores y minimizar los AT.asimismo desconoce que haya otras leyes sobre atención integral a víctimas de AT, las autoridades encargadas de ver los casos de AT, son MTC, PNP, municipio, y dice que ellos no coordinan entre sí para afrontar el problema que tantos años se viene aumentando.</p>	<p>Jorge Puma Padre de familia 55 años, comerciante informal, domicilia en SJL, con 04 hijos, su esposa falleció víctima de accidente de tránsito, y él con lesiones graves, desconoce las leyes de tránsito, sabe que el SOAT, cubre algunos gastos e indemnizaciones, por muerte, conoce que debe enfrentar un proceso judicial, pero hasta la fecha no pudo realizar sus gestiones por que no conoce los trámites y vive en un lugar alejado, desconoce que autoridades pueden ayudarla para lograr los beneficios que le corresponde</p>

[Escriba aquí]



OBJETIVO 2: Determinar, las contrariedades del diseño e implementación de las políticas públicas en materia de seguridad vial, que generaron la falta de atención integral a las víctimas por accidente de tránsito en LIMA METROPOLITANA del 2012-2013

Que su empresa cuenta con abogados para los casos de accidentes de tránsito, cuando participan en AT, como culpables o víctimas, dice que las leyes peruanas y los juzgados, siempre están en contra de los conductores a quienes más se les sanciona así como también a veces el SOAT no cubre la totalidad de los gastos y en algunos casos es más dramático por que el AFOCAT omite en cubrir las indemnizaciones que corresponden a los agraviados y solo son atendidas por situaciones mediáticas es decir para la TV, debería haber más control de las autoridades sobre los seguros y el AFOCAT, asimismo debería enseñarse en los colegios la seguridad vial para así disminuir los accidentes que causan los peatones cuando cruzan las calles por cualquier lugar no utilizando las líneas peatonales,

solicita a las autoridades para que le ayuden a pagar las deudas contraídas con la agencia funeraria y familiares que gastó para los funerales de su esposa, no confía en el poder judicial por que los trámites son largos y menciona que solo ganan los que tienen dinero, espera que la compañía de seguros SOAT, lo oriente y abone lo que le corresponde por ser deudo de la fallecida con quien no estaba casado, su esposa fue arrollada por un bus manejado por un chofer con muchas papeletas cuando cruzaba la cuadra 9 de la Av. Abancay, en el Cercado de Lima, lo que apreció es que hay muchos vehículos de transporte público que se pelean por los pasajeros unos lo cierran a los otros, no se fijan de los peatones, corren como locos.

[Escriba aquí]



OBJETIVO 3: Establecer los mecanismos e indicadores de impacto para el seguimiento de la política pública mediante el cual el estado protege a las víctimas de accidentes de tránsito en LIMA METROPOLITANA del 2012-2013

Los medios de comunicacion siempre generalizan las acciones de algunos conductores negligentes cuando causan accidentes de transito pero no mencionan cuando alguna empresa de transporte hace un buen servicio, por que para ello tendria que pagar para salir en un comercial, en el 2006 se crean las Afocat porl abuso de las empresas de seguros que vendían los SOAT a precios altos, los transportistas conforman asociaciones civiles para vender y administrar ellos mismos los fondos contra accidentes de tránsito. AFOCAT, en Lima y callao los fondos que más de 40 mil transportistas han depositado en la asociación “Líder Perú Afocat Lima-Callao” se encuentran en riesgo, así como la cobertura contra AT de miles de usuarios de transporte público, por malos manejos administrativos del Afocat, las mayoría de empresas de transporte iniciaron con camionetas rurales los cuales fueron renovando, con rutas autorizadas que se entrecruzan, pero siempre las empresas no tienen propiedad sobre los vehiculos lo que no permite una plena capacitacion con politicas de empresa por que cada propietario contrata a su conductor y cobrador ellos no son trabajadores suyos, no están en planilla ni tienen derechos laborales. Usualmente trabajan de 14 a 16 horas diarias para obtener ganancias, pagarles a los propietarios, pagar el SOAT, comprar gasolina, etc. tambien se debe comprometer a las autoridades del ministerio de educacion para educar a los niños que son los futuros peatones que no cumplen las normas de transito en prevencion en accidentes de transito.

Los medios de comunicación solo mencionaron la noticia, pero como hay a diario varios casos de accidentes ya no he recibido visitas de ellos, las autoridades policiales me han hecho declarar, pero solo me llaman para firmar, estuve recuperandome de mi accidente por eso hasta la fecha no se en que quedo mi denuncia, fui a la municipalidad de Lima y me están ayudando en una Oficina de Defensa Municipal de víctimas de AT, un abogado se ha hecho cargo de mi caso, pero veo que la justicia es muy lenta a veces no tengo tiempo para presentarme por que estoy trabajando para sostener a mis hijos,

[Escriba aquí]

MATRIZ PARA VACIAR LA INFORMACION DE LAS ENTREVISTAS Y REDACTAR EL CAPITULO 3 (DESCRIPCION DE HALLAZGOS- ¿Qué ENCONTRE?)

	FUNCIONARIOS	EMP-TPTES CONDUCTOR Y VICTIMA
--	--------------	-------------------------------



[Escriba aquí]

<p>OBJETIVO 1: Establecer los tipos de dispositivos legales en materia de seguridad vial, que utiliza el estado para regular la atención integral a las víctimas por accidente de tránsito en LIMA METROPOLITANA del 2012-2013,</p>	<p>Los entrevistados coinciden en aseverar que tienen conocimiento sobre las normas legales existentes con experiencia sobre el tema y saben que entidades son las encargadas de encarar la problemática de AT, pero conocen que no existe políticas publicas claras para la atención integral a las víctimas de AT, existiendo poca coordinación interinstitucional motivando una falta de información para conocer la tasa de mortandad y porcentaje de lesionados y que la difusión de su trabajo es poco difundida por estar dispersa Asimismo entrevistados mencionan que las Políticas Publicas no han sido implementadas ni mucho menos monitoreadas siendo aún laxo la contestación del estado frente de la demanda ciudadana para amparar integralmente a las víctimas de AT. Asi como a los deudos de los fallecidos, con presupuestos logísticos y de personal minimos, para su atención a nivel local No existe dispositivos legales en materia de seguridad vial, en el estado para regular la atención integral a las víctimas por AT, solo atienden en parte SOAT, MINSA, y otros pero no articulada .</p>	<p>Los entrevistados son personas de edad adulta, Tanto el conductor como la víctima o deudos de los fallecidos por accidentes de tránsito, tienen información parcial o casi nada sobre las normas de tránsito a las cuales van a ser sometidos, y las leyes que amparan sus derechos fundamentales como seres humanos, desconocen de los procesos judiciales que enfrentaran, con la desconfianza de que no obtendrán justicia, el conductor reconoce los incidentes, por excesiva velocidad y negligencia de los peatones y deficiente semaforización, lo que motiva los AT. desconoce que haya otras leyes sobre atención integral a víctimas de AT, falta de información de las autoridades encargadas de ver los casos de AT, ambos conocen del SOAT, cubre algunos gastos e indemnizaciones, por muerte el agraviado no conoce los tramites, desconoce que autoridades pueden ayudarla para lograr los beneficios que le corresponde.</p>
---	---	--

[Escriba aquí]

<p>OBJETIVO 2: Determinar, las contrariedades del diseño e implementación de las políticas públicas en materia de seguridad vial, que generaron la falta de atención integral a las víctimas por accidente de tránsito en LIMA METROPOLITANA del 2012-2013</p>	<p>Las diferentes autoridades informan que no se cuenta con información estadística interconectada para determinar la tasa de accidentalidad en Lima y provincias, por lo tanto según el OMS, afirma que el Perú, que no tiene política de SV, porque no tiene estándares sobre la situación vial para diagnosticar con cifras actuales, ni homogenizadas, por tener fuentes dispersas, (PNP,MP,MINSA, MTC, MUNICIPAL), , no pudiéndose constituir en una política global para contrarrestar el problema, No se cuenta con Normas Legales que dispongan la sistematización de la información integral sobre mortandad y lesiones a nivel nacional motivando la falta de información oficial cierta sobre esta problemática. Las normas específicas del estado no son suficientes, para cubrir las necesidades de atención integral a las víctimas, solo cuenta con el SOAT, AFOCAT, respecto a compensaciones que resulta en algunos casos engorrosos, agravándose por la falta de cumplimiento y fiscalización / sanción de AFOCATS que incumplen las normas, configurando la deficiente atención de sistema de seguros (SOAT y AFOCATS).La poca coordinación y apoyo de los medios de comunicación, por falta de interés comercial; el desconocimiento normativo de conductores y peatones; Informalidad en el servicio tanto respecto a las unidades como a los conductores, ineficiencia de actores oficiales; Ausencia o deficiencia de atención en salud física y mental y acompañamiento psicosocial de afectados, son los principales motivos de una falta de atención integral a la víctimas de AT. Asimismo a la fecha se presenta el fenómeno de la inseguridad vial debido a que en los últimos años se incrementó el parque automotor ( libre importación de vehículos, la deficiente semaforización y señalización de las calzadas, falta de un adecuado mantenimiento de vías, falta de educación vial a los conductores, etc., lo que motivo que en LM se presente congestiones y la sensación de inseguridad Vial o accidentalidad que afectan el desarrollo de las actividades ciudadanas.Una controversia que podría presentarse para efectivizar los procesos judiciales en razón de que este Juez</p>	<p>Los conductores de empresas cuenta con abogados, cuando participan en AT, como culpables o víctimas, indica que las leyes peruanas y los juzgados, siempre están en contra de los conductores a quienes más se les sanciona, referente al SOAT no cubre la totalidad de los gastos y en algunos casos es más dramático por que el AFOCAT omite en cubrir las indemnizaciones que corresponden a los agraviados, expresa que debería haber más control de las autoridades sobre los seguros y el AFOCAT, coinciden en una falta de educación vial; por su parte el agraviado solicita a las autoridades para que le ayuden a gestionar el pago de deudas contraídas con la agencia funeraria y familiares por los funerales de su esposa, no confía en el poder judicial por que los tramites son largos y menciona que solo ganan los que tienen dinero</p>
--	--	--

[Escriba aquí]

Transito y SV, debe especializarse en tres especialidades distintas dos DD Público; (Penal y Administrativo) y uno DD.Privado (Civil), pudiendo no ser eficaz la labor judicial, El sector educación es un objetivo estratégico capacitar a los docentes en SV. Con programa eficientes y con recursos logísticos y de personal adecuados e implementación de aulas virtuales a distancia con actividades de información y educación, formación de brigadas de educación en seguridad, el problema surge cuando, hay falta de motivación sea logístico o remunerativo y del factor tiempo, por lo que los docentes solo lo hacen por cumplir con la programación curricular, lo que no permite cumplir con los objetivos. No existe un protocolo interinstitucional para la atención inmediata de víctimas de AT. Asimismo no existe un control efectivo hacia las compañías de seguros, y AFOCATs, por parte de la SBS, el Fondo de compensación para víctimas de AT, asume la indemnización pero falta ser reglamentada por no tener alcance a nivel nacional esto permitiría descentralizar sus servicios, sean estos en las mismas compañías de seguros o en las comisarías.

[Escriba aquí]

<p>OBJETIVO 3: Establecer los mecanismos e indicadores de impacto para el seguimiento de la política pública mediante el cual el estado protege a las víctimas de accidentes de tránsito en LIMA METROPOLITANA del 2012-2013</p>	<p>Debería ponerse agenda pública la problemática de la accidentabilidad, mediática y a generar sensibilización y compromisos. Propuestas de Iniciativa Legislativa sobre ampliación de cobertura de fondos contra accidentes de tránsito, capacitaciones a actores, directivas aprobado por el CE-PJ sobre: embargo preventivo, indemnizaciones, sumatoria de penas, entre otros Creación determinando dónde y cuántos de Juzgados Especializados de Tránsito y Seguridad Vial son necesarios, “atendiendo a la carga procesal y a la incidencia estadística de procesos judiciales”; para atender e informar sobre el tema a quienes manejan y a las víctimas como a los familiares de los accidentados, ellos no están conformes con los fallos emitidos de conformidad a ley cuando se trata de peatones que infringen la ley, esto se acrecienta por la difusión distorsionada de algunos medios de comunicación sobre la problemática existente. El (PRONACESVI), prevé la capacitación a docentes de EBR de todo el país, trabajo articulado con las autoridades de (MTC, Interior, Trabajo y Promoción del Empleo y Salud); no logrando el alcance de su objetivo por los recursos mínimos y poco o nada de presupuesto para su implementación, otro objetivo importante en la PNP es la instalación de un Laboratorio de Accidentalidad con información centralizada, actualmente la PNP, cumple su función con escasos recursos logísticos y de personal pero no cuenta con los dispositivos legales para lograr una política integral de atención inmediata para las víctimas de AT. Lima está considerada como una de las ciudades con mayor índice de accidentalidad vial, cantidad de personas mueren todos los años y muchos quedan discapacitados de por vida debido a AT., la DIVPIAT PNP, como medidas preventivas a esta problemática tiene programas de (educación vial; Alcoholemia, control de velocidad etc.), pero no se da abasto para cubrir la demanda solo de LM, se necesita que los programas preventivos sean coordinados interinstitucionalmente, comprometiendo su participación con uso de sus recursos, lo que denota una falta de política integral</p>	<p>como directivo de empresa de transporte conoce que el 2006 se crearon las Afocat por abuso de las empresas de seguros que vendían los SOAT a precios altos, los transportistas conforman asociaciones civiles para vender y administrar ellos mismos los fondos contra accidentes de tránsito. AFOCAT, en Lima y calla, fondos que no fueron bien administrados La mayoría de empresas de transporte iniciaron con camionetas rurales los cuales fueron renovando, con rutas autorizadas que se entrecruzan, pero siempre las empresas no tienen propiedad sobre los vehículos lo que no permite una plena capacitación con políticas de empresa Usualmente trabajan de 14 a 16 horas diarias para obtener ganancias, Ambos entrevistados tienen poca esperanza en Los medios de comunicación para replicar su caso porque solo buscan algún interés, coinciden en una falta de educación vial; por su parte el agraviado solicita a las autoridades para que le ayuden a gestionar el pago de deudas contraídas por los funerales de su esposa, no confía en el poder judicial por que los tramites son largos y menciona que solo ganan los que tienen dinero. Opinan también que las autoridades policiales y judiciales son de poca ayuda para hacer valer sus derechos, en la municipalidad de Lima el agraviado recibió atención de la Oficina de Defensa Municipal de víctimas de AT, un abogado se ha hecho cargo de mi caso, pero veo que la justicia es muy lenta</p>
--	---	--

[Escriba aquí]



	para solucionar el problema; La poca información y estadística analizada evidencia un incremento importante en la incidencia de AT en los últimos 25 años, sobretodo en mujeres y en menores de 18 años.	
--	--	--



[Escriba aquí]