



**UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO**

**ESCUELA DE POSGRADO  
PROGRAMA ACADÉMICO DE MAESTRÍA EN DERECHO  
PENAL Y PROCESAL PENAL**

**La protección de la seguridad vial en el sistema penal peruano y  
la necesidad de su reestructuración típica - Callao 2021**

TESIS PARA OBTENER EL GRADO ACADÉMICO DE:

Maestra en Derecho Penal y Procesal Penal

**AUTORA:**

Moncada Galvez, Domenica ([orcid.org/0000-0002-1795-9133](https://orcid.org/0000-0002-1795-9133))

**ASESOR:**

Dr. Carrasco Campos, Marco Antonio ([orcid.org/0000-0002-0715-8537](https://orcid.org/0000-0002-0715-8537))

**LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:**

Derecho Penal, Procesal Penal, Sistema de Penas, Causas y Formas del  
Fenómeno Criminal

**LÍNEA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL UNIVERSITARIA:**

Fortalecimiento de la democracia, liderazgo y ciudadanía

LIMA – PERÚ

2022

**Dedicatoria:**

A mi querida madre, que a pesar de todo, confi3 en mi perseverancia.

**Agradecimiento:**

Agradezco a la Escuela de Post Grado de la UCV y a los docentes que han sabido inculcar en el interés y la perseverancia en la investigación y la superación profesional.

## Índice de contenidos

Dedicatoria	ii
Agradecimiento	iii
Índice de contenidos	iv
Índice de tablas	v
Índice de figuras	v
Resumen	vi
Abstract	vii
I. INTRODUCCIÓN	1
II. MARCO TEÓRICO	4
III. METODOLOGÍA	19
3.1. Tipo y diseño de investigación	19
3.2. Categorías, sub categorías y matriz de categorización	20
3.3. Escenario de estudio	21
3.4. Participantes	21
3.5. Técnicas e instrumentos, de recolección de datos	22
3.6. Procedimiento	23
3.7. Rigor científico	24
3.8. Método de análisis de datos	24
3.9. Aspectos éticos	24
IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN	26
V. CONCLUSIONES	34
VI. RECOMENDACIONES	35
REFERENCIAS	36
ANEXOS	

## Índice de tablas y figuras

Tabla 1	<i>Categorización y sub categorización.....</i>	20
Tabla 2	<i>Caracterización de los sujetos.....</i>	21
Tabla 3	<i>Presentación de entrevistados .....</i>	26
Figura 1	<i>Triangulación de datos .....</i>	28

## Resumen

El presente trabajo de investigación se realizó con la finalidad de: Analizar de qué manera la seguridad vial es protegida por el sistema penal peruano y si es necesaria su reestructuración típica en Callao 2021, investigación de tipo Básica, de diseño fenomenológico, de método inductivo, se utilizó la técnica de la entrevista y como instrumento la guía de entrevista de rigor con 08 preguntas para cumplir un objetivo general y dos objetivos específicos, se tomó como muestra a ocho especialistas, como son dos jueces unipersonales, dos fiscales provinciales especializados en delitos de tránsito, dos defensores públicos y dos efectivos policiales expertos en el tema, entre ellos, un perito de tránsito; dentro de los principales resultados se tuvo que, el sistema de infracciones es sancionador más no preventivo y eso solo podría solucionarse con un verdadero programa de educación vial, finalmente se concluyó enfáticamente que: en la actualidad, la seguridad vial no es protegida en su totalidad por el sistema de infracciones de tránsito, y no cumple el rol preventivo para el cual fue creado. El sistema vial en el Perú, no contempla un sistema preventivo sino más bien sancionador, ya que no existen charlas preventivas desde las escuelas, en cuanto a seguridad vial; asimismo, es necesario que se reagrupe en un capítulo específico del Código Penal, los delitos relacionados con el tráfico automotor, para dar mayor y mejor sistematicidad a las normas relacionadas con la seguridad vial, ya que actualmente existen tipos penales al respecto, pero tipificados bajo distintos bienes jurídicos, que no permiten una actuación judicial coherente.

**Palabras clave:** Seguridad vial, sistema penal, reestructuración típica

## **Abstract**

The present research work was carried out with the purpose of: Analyzing how road safety is protected by the Peruvian penal system and if its typical restructuring is necessary in Callao 202, Basic type research, phenomenological design, inductive method, The interview technique was used and as an instrument the rigorous interview guide with 8 questions to meet 1 general objective and 2 specific objectives, 8 specialists were taken as a sample: 2 trial judges, 2 provincial prosecutors, 2 public defenders and 2 police experts on the subject, including a traffic expert, among the main results it was found that the infraction system is sanctioning rather than preventive and that could only be solved with a true driver education program, finally it was emphatically concluded that : Currently, road safety is not fully protected by the traffic violation system, and does not meet the preventive role for which it was created. The road system in Peru does not contemplate a preventive system but rather a sanctioning one, since there are no preventive talks from schools, in terms of road safety. Likewise, it is necessary to regroup in a specific chapter of the Penal Code, the crimes related to automotive traffic, to give greater and better systematicity to the regulations related to road safety, since there are currently criminal types in this regard, but typified under different legal goods, which do not allow a coherent judicial action.

**Keywords:** Road safety, penal system, typical restructuring

## I. INTRODUCCIÓN

Los accidentes de tránsito es uno de los problemas con mayor índice a nivel mundial. La gran cantidad de automóviles que existen en los países en vías de desarrollo, y el poco control de los sistemas de tránsito sumado a la poca capacidad institucional, son influyentes a la presente crisis peatonal, cerca de 1.2 millones de peatones mueren en las carreteras, algunas sufren un permanente discapacidad y 50 millones sufren lesiones no mortales (Commission for Global Road Safety, 2013).

Por ese motivo, fue necesario la implementación de verdaderas “políticas públicas”, que visibilicen y relieven la especial importancia del derecho a la seguridad vial, como extensión también de la protección que el estado debe realizar sobre otros derechos fundamentales como lo son la vida o la integridad física. En tal sentido, para la reducción de la siniestralidad vial, se requiere la generación de instrumentos normativos que definan y determinen efectivas herramientas de control social, orientadas no solamente a la represión punitiva, sino también a concientizar a la sociedad e inculcarle valores y principios necesarios para internalizar en ella el cuidado y respeto de la seguridad vial.

Así mismo y conforme a su naturaleza, el derecho penal ha de ubicarse a la expectativa y como instrumento de ‘ultima ratio’, como último recurso al que el estado debe echar mano para garantizar la seguridad del conglomerado social, ante comportamientos riesgosos relacionados al tránsito de vehículos, fundamentando barreras de prevención y contención para garantizar este nuevo ámbito de protección relacionado a la seguridad vial, que tradicionalmente se había manifestado alejado al control punitivo.

Ello determinó la apertura del sistema punitivo a una nueva gama de hechos ilícitos, que para su control implica acudir a lo que en doctrina se denomina “expansionismo penal”, que va en sentido contrario a los fundamentos minimistas del sistema punitivo, pero que se representa como necesario a efecto de combatir el daño que significa atentar contra la seguridad en el tráfico rodado; se trata de la implementación de lo que ya Silva (2015), identificó en su momento como “populismo punitivo”, y que otros como Lamarca (2015), le han atribuido



fines meramente simbólicos y que han determinado como resultado mayor intervencionismo de los poderes públicos con el objeto de garantizar la seguridad general, propinando la implementación de nuevas figuras delictivas e incrementando las penas para los delitos ya consagrados en el catálogo punitivo.

Ante las conductas relacionadas a la circulación vial, relacionadas a vehículos motorizados, son conductas que en si mismas entrañan evidente riesgo social, en cuanto no se realizan conforme al ordenamiento legal y dentro de criterios de orden, cuidado y prudencia. De esta manera, cuando la persona que realiza el rol de conductor, rebasa el marco de lo socialmente permitido, el Estado legitima su intervención punitiva, en la búsqueda de proteger no solamente la seguridad del tráfico en vías públicas, sino también la seguridad personal de conglomerado social, al que se pone en riesgo con respecto a su vida, su salud, su integridad e incluso su patrimonio.

El problema real yace, principalmente en la necesidad de la reestructuración típica, a efectos de que en nuestro sistema penal (Código Penal) se incorpore dentro de los delitos contra la seguridad pública, un capítulo que agrupe los delitos que afectan la seguridad vial, siendo técnicamente conveniente proceder a una integración y reagrupación típica, de los delitos que, con esas características, existen actualmente en nuestro Código penal.

Como problema general se tuvo: ¿De qué manera la seguridad vial es protegida por el sistema penal peruano y si es necesaria su reestructuración típica en Callao 2021? y como problemas específicos se tuvo: ¿Existe en el sistema penal peruano un adecuado tratamiento preventivo de la seguridad? y ¿De qué manera la tipificación de acciones en contra de la seguridad vial no contempladas en el código penal coadyuva en la prevención general?

Como justificación práctica de la problemática podemos señalar, que importa una cotidiana y latente condición de riesgo social en la que convivimos, por el peligro que representa la inseguridad ciudadana, provocada por la conducción indebida de automotores y su alta siniestralidad en nuestro medio, que afecta incluso nuestra forma pacífica de vida en seguridad; por ese motivo, el Estado está llamado a proponer e implementar políticas públicas adecuadas y efectivas, en salvaguarda del ahora denominado e identificado bien jurídico “seguridad vial”, considerado como un bien Jurídico colectivo o supra individual.

Como justificación metodológica Muñoz et al. (2015) ha señalado que genera toda una tendencia orientada específicamente a la objetivación de la responsabilidad penal, y consecuentemente con ello, a la creación de delitos cuya característica principal es el peligro colectivo, en los que el fundamento de la punición es simplemente la infracción de normas de tipo administrativo que adquieren relevancia penal. Así, nuestra investigación tiene justificación teórica porque existe el propósito de que este trabajo sea un aporte respecto a la constitución de un capítulo específico que sancione los delitos contra la seguridad vial, dentro del Título XII, del libro segundo del código penal, que tipifica los delitos contra la seguridad pública. y en tal sentido también proponernos la tarea de establecer si la tipificación de los delitos contra la seguridad vial, determinara la protección de bienes jurídicos de naturaleza individual o de naturaleza difusa o colectiva, si para los efectos de la tipificación de los delitos contra la seguridad vial, será conveniente proceder a una integración típica de los delitos, que con esas características existen actualmente en el código penal y si el universo típico de los delitos contra la seguridad vial, tan sólo comprendería la tipificación de comportamientos relacionados a la conducción inadecuada de vehículos, o también a otros riesgos que se deriven del manejo inadecuado.

Como principal objetivo se tuvo: Analizar de qué manera la seguridad vial es protegida por el sistema penal peruano y si es necesaria su reestructuración típica en Callao 2021; y, como objetivos específicos se tuvo: Analizar si existe en el sistema penal peruano un adecuado tratamiento preventivo de la seguridad vial y Analizar de qué manera la tipificación de acciones contra la seguridad vial no contempladas en el código penal coadyuva en la prevención general.

## II.- MARCO TEÓRICO

Se revisó diversas, investigaciones y teorías a nivel nacional e internacional, que pueden ser apreciadas como antecedentes de esta investigación. Como principal tesis nacional se tuvo a García (2021) quien estableció como objetivo principal realizar una identificación respecto de los trabajos de señalización vertical y el mejoramiento realizado sobre el pavimento y obras requeridas en la ruta San Antonio de Putina hasta Muñami, ello en el marco de la norma vigente conocida como el manual de dispositivos de control de tránsito automotor para calles y carreteras y el manual de carreteras de diseño geométrico. Investigación de la cual se concluyó que, con la implementación e introducción de las mejoras referidas en tales manuales, se mejorará la seguridad vial puesto que ello permitirá dar conocimiento a los conductores sobre las circunstancias riesgosas que en esa ruta existen y con ello se disminuirá el riesgo para la colectividad en general y las personas que viajen en el determinado vehículo.

Con tal estudio, Bolaños (2020) pretendió analizar los accidentes, basada en Inteligencia de Negocios para realizar el análisis e interpretación de los datos de accidentalidad vial, cual permitirá que éstas puedan ser estudiadas. Finalmente, en la investigación se propone un plan de acción para un desarrollo estratégico de seguridad vial, gracias a la identificación de los riesgos.

Fernández y Olvera (2018) quienes indicaron como objetivo general, determinar si la creación de las penas y el aumento de este influye en el índice de criminalidad, como conclusión general ha señalado que, ninguna política de creación de tipos penales o el aumento de las penas influye en la reducción de la criminalidad.

Castillo (2019) estableció como objetivo general en su investigación, cómo influye la imprudencia o negligencia del transeúnte en el traslado de la vía en el incremento de accidentes de tránsito. Investigación que fue desarrollada mediante un enfoque cualitativo de tipo descriptivo. De la cual se concluye que el gobierno nacional atendió y realizó campañas diversas para concientizar a la población de los riesgos que supone cruzar de forma indiscriminada la vía pública entendiéndose que de esta manera exponen su integridad física y perjudican a las personas que manejan puesto que pese a no tener el dolo o la

intención de lastimar al transeúnte llegan a tener una sanción penal de igual manera. La ley es estable tiene sanciones al conductor que maneja accesible velocidad en estado de embriaguez, sin embargo, en muchas ocasiones esta no es la mayor causa que genera el accidente de tránsito sino más bien la imprudencia del viandante.

Así mismo Gallardo (2017) indicó, que el país, se encuentra en pleno desarrollo en todo orden, necesita, para fundamentar y asegurar tal desarrollo, una real y adecuada “red vial nacional”, tanto local como departamental, para poder de esta manera, mejorar sus posibilidades de competitividad y también en su economía. Manifiesta que múltiples estudios del “World Economic Fórum” recomiendan que debería necesariamente invertirse sobre todo en “infraestructura vial”. Esta necesidad refiere el autor, resulta vital para el Perú y ha sido objeto de tratamiento de diversos gobiernos que se han sucedido en nuestro país. Ello efectivamente es cierto ya que desde hace varios años se puede observar que desde el gobierno central han creado diversas carreteras y ciclovías.

Zurita (2020) estableció como objetivo principal determinar los factores que influyen en un comportamiento irresponsable por parte del peatón y el conductor al poner en riesgo la vida del transeúnte o del conductor. De nivel correlación con una muestra compuesta por 30 conductores y 30 peatones del distrito judicial de Piura aplicándose cuestionario con 24 ítems para cada uno de ellos. Investigación de la cual se concluye que al poner en riesgo de forma imprudente e irresponsable su vida, el peatón no solo se genera un daño para sí mismo sino también para el conductor puesto que este último al intentar maniobrar para evitar un accidente de tránsito puede llegar a salir lastimado, así como perjudicar a terceros. Es por tanto importante generar conciencia respecto a los cruces peatonales que son designados que si bien implican un mayor tiempo de caminata podrían ser la solución para disminuir el índice de accidentes de tránsito en el país. En muchas ocasiones los conductores son el foco principal al observar los accidentes de tránsito incluso en los accidentes que son generados a partir de la imprudencia del peatón, es por ello importante que la inadecuada conducta peatonal se incorporada a la legislación como un tipo

encuadrado en el delito de homicidio culposo para atenuar la pena del conductor o eximirlo.

Villegas (2018) estableció como principal objetivo determinar la política que se desempeña en materia de seguridad vial en atención a la prevención de los delitos viales en Lurín durante el año 2017. Para ellos se desarrolló una investigación de enfoque cualitativo de diseño seccional y metodológico, de nivel descriptivo para el cual se utilizó al escenario dentro de la conducción de vehículos automotores en el distrito de Lurín en los cuales se consumen los principales accidentes de tránsito de la carretera panamericana Sur. Investigación de la cual se concluyó, sí con la existencia del SOAT la cobertura es insuficiente es mucho peor que los transportistas no cuenten con tal cobertura ya que los accidentes de tránsito suelen tener desenlaces fatales, entendiéndose que para ellos las atenciones a la persona víctima del accidente de tránsito tiene que pasar por cirugías en clínicas por las cuales las sumas a 100 den a costos elevadísimos, por lo que ante la inexistencia de un SOAT la víctima del accidente vial queda en indefensión absoluta. Resulta contraproducente que exista una normatividad de tránsito desordenada que notifique la falta de SOAT como delito, esto denota la falta de una eficiente supervisión y la carencia de educación vial que existe en nuestro país.

Espinoza (2020) tuvo como objetivo principal realizar determinaciones con relación a la creación del delito de seguridad vial para los conductores que no tengan licencia o cuenten con una licencia suspendida en Lima norte durante el año 2019, con la cual se espera contribuir a la protección de la integridad personal ante la falta de tipicidad para aquellos conductores que además de no contar con la licencia cometen diversas infracciones que deberían considerarse delitos. Investigación que fue desarrollada mediante un enfoque cualitativo, para poder realizar una corroboración respecto de los supuestos jurídicos planteados; de la cual se concluyó que, ante la falta de educación vial y de conocimiento así como de normativas especiales los accidentes de tránsito han ido en aumento puesto que ante la carencia de normativa específica los transportistas han cometido infracciones incalculables al tratarse de meras multas por lo tanto resulta necesario tipificar determinadas infracciones como delitos para generar

conciencia respecto del daño que se genera ante la falta de seguimiento a los transportistas.

A nivel internacional, apreciamos a Moreno (2019) quien tuvo como principal objetivo realizar un análisis respecto de las falencias posibles referidas a los resultados generados con la aplicación de estrategias institucionales en Ecuador y Chile referidas a la seguridad vial, teniendo en cuenta para ello qué los vehículos deberán ser más seguros y con ello los usuarios deberán estar más seguros, el cual se expresa en el plan estratégico de Ecuador y Chile durante los años de 2012 y 2017. La importancia que este trabajo expone se deriva del alto índice de siniestros generados como producto de los accidentes de tránsito, por lo tanto se establece que las políticas internacionales deberán establecer lineamientos efectivos que aseguren y permitan que la seguridad vial sea protegida adecuadamente, por lo tanto resultará necesario realizar una comparación de resultados respecto de las falencias que con la aplicación de tales estrategias se han generado para poder mitigar tales errores y poder establecer políticas adecuadas basadas en criterios óptimos.

También, se tuvo a Altahona (2019) quién determinó qué anualmente en todo el mundo fallecen aproximadamente 1, 3 millones de personas como producto de los accidentes de tránsito. Por tal motivo evalúa un caso español en los cuales las estrategias de seguridad vial que se adoptaron ha permitido observar resultados favorables sobre el grado de eficacia que han tenido para salvar vidas; si bien se manifiestan con ritmo pausado, evidencia la necesidad de analizar el comportamiento generado en base a tales estrategias para generar beneficios en todo el mundo. Por tal motivo Altahona establece que la salud pública es uno de los problemas principales que se deriva de los siniestros generados en base de los accidentes de tránsito, siendo necesario que políticas de prevención efectivas sean aplicadas para establecer prácticas seguras que eviten y disminuya la victimización y los accidentes de tránsito.

Por su parte, Navarro (2022) manifiesto que, en el contexto científico, la seguridad vial se encuentra entre las materias más controvertidas y debatidas en la actualidad, por su importancia e incidencia social; y además por su proyección pluridisciplinaria y las numerosas reformas legislativas introducidas tanto a nivel de España como en otras latitudes jurídicas. Se trata, dice la autora,

de una problemática que no puede dejarnos indiferentes como ciudadanos, si al efecto se tiene en cuenta que una de cada tres personas resulta herida durante su vida en un accidente de tránsito. Por ello, por los riesgos que conlleva y los daños que ocasiona la circulación vial es necesario una adecuada respuesta preventiva y protectora Estatal, concluye que, se pone en evidencia que un gran porcentaje de las diligencias presentadas ante los distintos juzgados, son por delitos cometidos contra la seguridad vial que estadísticamente presentan los delitos con más víctimas mortales y/o lesiones graves.

Así mismo Cermeño (2018) determinó como principal objetivo establecer el porqué de la escasa incidencia de los delitos contra la seguridad vial en la sociedad española, tesis doctoral descriptiva, por el cual se realizó un análisis documental; investigación de la cual se concluye que las entidades encargadas de la seguridad vial en España han creado agencias de control y regulación para el tránsito por la cual se ha permitido salvaguardar la vida de usuarios de que transitan en las vías estableciendo objetivos y medidas de prevención para mitigar el índice de accidentes de tránsito. Eventos como las muertes o traumatismo generados por choques o accidentes que generan altos costos no solo personales sino también familiares y sociales importa la intervención del estado por lo tanto resulta necesario que políticas públicas por las cuales se busque concretizar la participación de actores sociales para la mitigación del índice de accidentes de tránsito es de suma importancia.

Para Palomo (2021) quien tuvo como objetivo principal desarrollar los delitos que existen contra la seguridad vial en aras de la aplicación del derecho penal, la criminología y la política criminal, tesis de grado que. De la cual se permite concluir que, la seguridad vial garantiza la circulación de vehículos adecuada en ese sentido al establecer políticas que frenen los índices de accidentes de tránsito, entendiéndose de ello que sean tipificado diversas formas en las cuales un conductor puede afectar la seguridad vial y cometer un delito, generando con ella conciencia por parte de los conductores a modo de una obligación propia para evitar incurrir en tales delitos que se prescriben.

Al mismo tiempo, se ha desarrollado que en los países de América del Sur existe similitud con las finalidades de aplicar penas acciones referidas a los

accidentes de tránsito ello para disminuir la tasa de mortalidad, un ejemplo de ello es a ser obligatorio el uso de casco para usuarios de motocicletas y acompañantes haciendo énfasis además del uso del cinturón de seguridad tanto para el conductor como para ocupante de los vehículos; eso último denota un gran ejemplo ya que antes de que se penaliza la no utilización del cinturón de seguridad, los conductores no previeron que sus acompañantes utilicen el cinturón en ese sentido, la penalización de tal conducta motivos e incentivo que los conductores tomarán dicha medida de precaución.

Como primera categoría se tuvo a la seguridad vial, definida en palabras de Delgado et al (2022) como la minimización de sus efectos, cuando tuviera lugar un accidente o incidente de tránsito, la seguridad se refiere a aquello que está exento de peligro, daño o riesgo. Así pues, la definición de seguridad vial es sinónimo de prevención de accidentes de tráfico. La seguridad vial tiene especial cuidado con los efectos que dichos incidentes pueden tener para la vida y la salud de las personas.

Nolberto Bobbio (1990) el autor señaló con respecto a la teoría general del derecho, y enfatiza que esta estudia la implementación de la normativa en una sociedad, así mismo esta teoría señala que la creación de una norma se debe a la necesidad de solucionar un problema que es frecuente en la sociedad.

La teoría del bien jurídico, esta teoría protege mediante el *ius puniendi* del Estado, el cuidado de cualquier bien que se encuentra en peligro o quebrantado, existen críticas a este tipo de teoría expansionista, esta última consistiría en la posibilidad de declarar la inexistencia de un bien jurídico merecedor de protección frente a supuestos de penalización de conductas meramente inmorales, como por ejemplo la prostitución, lo que a su vez habría de llevar a concluir que dicha conducta no debería ser criminalizada. La función crítica está siendo contemplada últimamente con cierto escepticismo, si bien la opinión mayoritaria sigue considerando el bien jurídico como la base irrenunciable de un sistema jurídico-penal racional, del mismo modo en esta investigación se pretende tipificar algunas conductas que ponen en peligro el bien jurídico “vida” (Von Hirsch, 2021).



Con los criterios doctrinales predominantes, hay quienes identifican como bien jurídico protegido al “orden público”; no obstante, refiere el autor, existen por parte de otros sectores doctrinarios, marcadas resistencias a aceptar este concepto, en atención a la relatividad de su contenido conceptual que no permite una identificación precisa. (Belin et al., 2012). Y es que precisa que materialmente el “orden público” no existe, por cuanto se trata de una ficción legal que el Estado impone al conglomerado social, en relación directa a las necesidades y principios de coexistencia social pacífica.

Por ello, su concepto se torna bastante subjetivo e idealista. Fueron precisamente los teóricos italianos los que introdujeron al debate doctrinal tal concepto, que aplicado a su propio sistema jurídico adquiere razón de existencia; pero que habrá que referir que ello ha merecido una evidente reserva en la doctrina acerca de su legitimidad conceptual. Dicen los teóricos italianos que: “El orden público tutelado por el derecho penal forma parte, indudablemente, del orden público general”.

Dworkin en cuanto a la teoría de los principios, señalaba que no solo se debe resolver un caso con las reglas y directrices, sino hay que tener en cuenta los principios, señalando que todos los derechos fundamentales son principios y tienen relevancia jurídica.

Corresponde en su definición a las condiciones de seguridad que, con respecto al tráfico de vehículos automotores, debe proporcionar el Estado a la comunidad en su conjunto. Se trata de las condiciones mínimas que todas las personas en su interacción social, sea como conductores o peatones, requiere para el aseguramiento de su propia vida e integridad, y que como obligación se reclama a las autoridades estatales como política pública y condición de salud de necesaria observancia.

Como primera subcategoría se tuvo a la prevención, definida como la acción que se debe realizar antes de la comisión de un delito, esta acción es realizada para evitar cualquier clase de delitos, el modelo de prevención social interioriza al delito como como la producción de una sociedad defectuosa; y se apoya en el enunciado reducción de factores de riesgo, promoviendo el bienestar de las personas. (Jasso, 2019).

La teoría de la prevención general es sinónimo de prevención social, los delitos deben prevenirse con el castigo adecuado; la teoría integral de la defensa especial tiene tres implementaciones, una es encarcelar a los delincuentes para garantizar la seguridad de la sociedad, y la otra es encarcelar a los delincuentes para evitar que vuelvan a delinquir. Último y más importante. Una es reeducarlo para que pueda volver a convivir con los ciudadanos, lo que se llama resocialización.

La teoría de la prevención general consiste en la intimidación generalizada a todos los individuos de una sociedad y se vive con una especie de coacción psicológica, se refiere a que el castigo por haber quebrantado la ley es mucho más desagradable que la consecuencia de realizar el acto delictivo, lo que en pocas palabras, la finalidad de la teoría de la prevención general es que racionalmente, el acto delictivos no se vuelva a repetir, prevención general es sinónimo de prevención social.

En cuanto a la teoría de la prevención especial el principal ponente Franz Von Litz, señala en esta teoría que el delito tiene diferentes causas, como los son las razones personales y sociales, prioriza la vida humana individual.

La criminología enfoca la prevención eficaz del delito no solo contra el infractor a futuro o potencial, con algún castigo predeterminado sino, de otras maneras previstas, como educación, sensibilización (García, 2018).

La función preventiva de la pena en los delitos contra la seguridad vial arremeten contra los accidentes de tránsito por lo tanto resulta necesario que se instruye a los transportistas en materia de educación vial para poder además por parte del estado aplicar políticas públicas que permitan disminuir el índice de fallecidos y lesionados generados a consecuencia de los accidentes de tránsito producidos a transportistas que no cuentan con brevets que no cuentan con SOAT y que no tienen una instrucción de vida para poder operar como transportistas (Paricio et al, 2018).

Está claro que para que la pena genere una prevención efectiva, no resulta necesario que está sea prolongada, sino que justifique su intervención para sancionar comportamientos que no se mitigan al determinar los como meras infracciones, por tal motivo el estado tiene que tomar cartas en el asunto para

prevenir mediante la aplicación de una pena tales comportamientos (Magallanes, 2018).

Así también se tuvo como segunda subcategoría a las vías de circulación, puede definirse como el espacio, en las ciudades que posibilita que la gente y los vehículos transiten, además vía de circulación pública o porción de ella en cuya longitud el tránsito de vehículos tiene privilegio de paso, siendo por lo tanto obligatorio, para todos los conductores detener sus vehículos antes de entrar a ella. Destinada al acceso de zonas de poca circulación (Verizzo, 2020)

Cano (2011) la teoría de la tridimensionalidad, puede ser interpretada por tres elementos, el elemento normativo, el elemento jurídico y el axioma o valor, en pocas palabras hechos, normas y valores, toda acción jurídica tiene que ser interpretada mediante estos 3 elementos.

Importa mencionar que la falta de conocimiento, es decir, la falta de concientización respecto de las normas que rigen el sistema de tránsito es uno de los generadores principales de los accidentes puesto que al carecer de conocimiento de las circunstancias que generan este tipo de accidentes o los factores que contribuyen a que se generen las personas no se encuentran preparadas para poder operar como transportistas, por ello una educación vial es clave ya que funciona como una medida de prevención que mitiga el incremento del índice de accidentes de tránsito (Pilay, 2015).

Como segunda categoría, se consideró a la Reestructuración típica, el Estado tiene la obligación de proteger a favor de sus integrantes, los derechos fundamentales y más importantes que deben sostener la vida comunitaria. Para este efecto debe afinar su técnica para lograr optimizar sus pretensiones de control social.

Como todo en la vida, el derecho también es dialectico, avanza, se modifica, perfecciona en el tiempo y se relaciona con las necesidades y circunstancias sociales. En tal sentido, el avance, difusión y utilización de vehículos motorizados en sociedad, que se masifica de una manera descontrolada y poco planificada, requiere una respuesta orgánica y técnica, por lo que resulta necesario que el Estado, mediante sus órganos pertinentes,

proceda a una revisión orgánica de todas las formas delictuosas que afectan la seguridad vial y las estructuras de manera adecuada (Muñoz, 2015)

Como primera sub categoría: Creación de tipos penales, se puede definir en como la concertación de una normativa que establece la prohibición de algunas conductas, en post de la prevención del delito y la ayuda a la tranquilidad social (Fernández y Olvera, 2018)

Sobre la teoría de la pena Kant, señala un fundamento amplio y hace una distinción de pena natural y la pena judicial, en la primera no es creada por alguna institución, para Kant el delito se castiga así mismo, estas palabras fueron repetidas por Ihering; “La pena judicial no puede servir como medio para fomentar un castigo, este sea para el delincuente o para la sociedad se le impondrá porque transgredió las normas”

Sobre este punto Jackobs, indicó que la teoría retributiva de la pena es superior a la teoría de prevención de la pena, ya que no se puede contestar la pregunta clave ¿por qué no se castiga al inculpable, si es necesario por razones de prevención tanto especial cómo general?

La teoría estricta de la culpabilidad, establece que el conocimiento de la mala conducta, fuera del alcance de la intención, es estrictamente subjetivo y no tiene nada que ver con la legalidad, y que el conocimiento de la ilicitud es un componente de la culpa y un simple juicio de la probabilidad de que un autor sea culpable de un delito. se le permitió declararse culpable de prohibir su conducta en el caso. De esta forma, el conocimiento del mal no es doloso, y cuando no existe, no desaparece el dolo, pero sí la culpa, siempre que surja el supuesto de inevitabilidad. En un sentido idéntico, señala Roxin que, en la teoría de la culpabilidad, no es un mero vínculo psicológico; el dolo y la culpa no son fenómenos de este elemento del delito; es el reproche que se hace al sujeto imputable, que ha obrado de manera típicamente dolosa o culposa y con antijuridicidad.

Jackobs explicó la diferencia entre la teoría de la culpabilidad y el dolo, la posición adversa está representada por la teoría estricta de la culpabilidad (quiere decir el conocimiento más la cognoscibilidad del injusto, no son parte del dolo o de la imprudencia, sino de la culpabilidad), la teoría de la culpabilidad es

aquella que plantea que existe diferenciación entre error de tipo y error de prohibición.

Como segunda subcategoría se identificó a la reagrupación normativa, es el universo normativo de los comportamientos que atentan contra la seguridad vial, resultará necesario y ese al fin de cuentas es nuestra propuesta central), solucionar la dispersión de formas delictivas que afectan la seguridad vial, que actualmente se presenta en nuestra legislación punitiva e integrarlas en una sola sección o capítulo en la sistemática punitiva de nuestro Código Penal. Para ello resultará necesario, luego de identificar este universo normativo, reagruparlos sistemática y homogéneamente. En tal sentido, esta reagrupación normativa (que no es extraña en nuestra legislación donde hace poco se ha creado el Título I-A, Delitos contra la dignidad humana, integrando normativamente los delitos de trata de personas y explotación), determina la conjunción individualizada de aquellos delitos que como factor común afectan la seguridad vial (Carrelo y Chaparro, 2017)

Para esta sub categoría, la teoría positivista según Hernández (2014) indicó que el positivismo es una ciencia que permite la adquisición del conocimiento científico, es decir, estudia las normas jurídicas y sus métodos de asumir lo escrito en las normas. De igual forma, el positivismo se caracteriza únicamente por la descripción y reflexión de la ciencia, por lo que el positivismo jurídico es la aplicación de supuestos que son objeto de estudio del derecho. Por tanto, el autor concluyó que el positivismo se opone a las leyes naturales, porque el objeto de su investigación no es la naturaleza humana en las leyes naturales, sino el ordenamiento jurídico en el que se fundamenta.

Ciertamente, identifica la autora, la reforma penal del 2015 (España) aporta importantes novedades en la regulación de las infracciones en materia de lo que ha denominado “delincuencia vial”, modificándose de esta manera el delito de homicidio y el de lesiones graves por imprudencia (artículos 142 y 152 del C. P. Español), que ven modificados sus contenidos típicos en relación a la utilización de vehículos a motor o ciclomotor y además suprime la regulación de las faltas. Este es, sin lugar a dudas, el eje central de la investigación presentada por la tesista, que dirige su estudio a analizar los aciertos y carencias de la nueva regulación punitiva española, así como de profundizar en el alcance de la nueva

tipología de imprudencia (grave, menos grave y leve) que la reforma penal ha establecido.

Postula la autora que una mejor manera de acabar con la siniestralidad y la “delincuencia vial”, que tanto daño y sufrimiento produce, es necesariamente la prevención. En efecto, postula que la labor de prevención implica: a) Una pertinente y adecuada “educación vial”, que como factor intelectual ha de comenzar en el seno familiar, y que necesariamente debe incluirse en los planes educativos, como presupuesto a futuro de un adecuado accionar responsable a la hora de acceder al rol social de conducir vehículos motorizados; y, b) Una adecuada regulación normativa, tanto administrativa como penal de los comportamientos que revelen trasgresión a la seguridad vial.

También, desde la perspectiva teórica, podemos identificar diferentes posiciones doctrinarias expresadas por autores nacionales e internacionales. Con respecto a la determinación del bien jurídico en los delitos contra la seguridad vial, y en cuanto a su naturaleza de mera actividad y peligro que hemos de seguir en nuestro trabajo de investigación (Tomba et al, 2021).

Desde una óptica eminentemente jurídica, el derecho penal asume como característica fundamental, el constituirse como un conjunto de normas destinadas a la aplicación de las consecuencias jurídicas ante la trasgresión del ordenamiento penal. En consecuencia, de ello, esta rama jurídica punitiva viene a conceptualizarse como aquella sección del ordenamiento jurídico, que primariamente determina las características del comportamiento punible y que como consecuencia impone penas o medidas de seguridad (Sagastegui, 2017).

Al respecto, debemos también mencionar que el Derecho penal asume también un objetivo marcadamente sistemático, preordenado en esencia a la explicación y el desarrollo coherente y racional, de las reglas relacionadas al delito, a las penas y a las medidas de seguridad. Ello pues, ratifica el autor, diferencia al Derecho penal de las otras ramas jurídicas, por lo que lo que se precisa que el Derecho Penal, contiene una especie de consecuencias jurídicas que le son propias: “Las penas y las medidas de seguridad” (Chu et al., 2018).

En ese sentido Pizarro (2015) indicó que con la finalidad de orientar la conducta del conglomerado social mediante reglas de carácter punitivo general,

en principio se debe proceder por parte del Estado, a determinar de manera concreta y específica, qué comportamientos son considerados intolerables para la convivencia y que luego merecerán el respectivo reproche penal y la consecuente consecuencia jurídica (pena o medida de seguridad); esto ya que el Derecho penal asume socialmente como objetivo fundamental, el anteponerse a la posibilidad de la comisión de ilícitos que lesionen o pongan en riesgo bienes jurídicamente tutelados.

Visto de esta manera la problemática, es posible denotar que, en el desarrollo histórico social, que una conquista del Derecho penal liberal contemporáneo, es el haber llegado a la correcta convicción, de que sólo deben ser merecedores de la respuesta punitiva, los comportamientos que lesionen o pongan en riesgo bienes que sean fundamentalmente necesarios y de preponderante importancia para la adecuada convivencia social en paz y justicia (Moreno et al, 2018).

Por su parte Villa Stein (2014), precisó que descartado en nuestro sistema la referencia al orden público, aparece con nitidez que el bien jurídico protegido en estos delitos es la “seguridad pública”, entendida como la incolumidad pública. En tal sentido, indica, la seguridad pública está constituida por un complejo de condiciones garantizadas justamente por el orden jurídico, necesarios para la seguridad de la vida, la integridad personal y la salud, como derechos de todas y de cada una de las personas (Barboza et al, 2017).

Agrega el profesor Villa Stein, que en nuestro sistema punitivo existe una coherente tradición de establecer diferencias entre los conceptos de “seguridad pública” y “tranquilidad pública”, como bienes jurídicos diferentes, determinantes de distintas modalidades típicas (Mingorance, 2017). En efecto, la seguridad pública implica la “incolumidad pública”, que consiste en un diverso haz de condiciones garantizadas por el orden jurídico, necesarias para el aseguramiento de la vida, de la integridad personal y de la salud, como bienes generales de todos. Precisamente, en estos tipos contra la seguridad, se protege de los riesgos de la lesión a otros bienes jurídicos (vida, etc) (Acevedo y Bautista, 2017).

Desde la perspectiva de posiciones doctrinarias a nivel internacional, el “control social penal”, instrumentaliza y se vale de un especial “sistema normativo”, al que se le atribuye la función de preestablecer determinadas

conductas como reprochables, imponiendo de esta manera a las personas mandatos y prohibiciones de naturaleza obligatoria y pasibles de sanción (Dorantes et al, 2015). Sin embargo, agrega el profesor español, que, desde la perspectiva contemporánea, es posible observar que la función de la norma punitiva no se agota simplemente en la creación de determinados “deberes jurídicos” (Patiño et al, 2020)

Por el contrario, sostiene el autor, es posible apreciarse en la realidad, que la norma punitiva determina especiales deberes jurídicos, de suma importancia social ya que tiene la finalidad de pre establecer las conductas prohibidas, por lo que no puede consistir en una simple creación de deberes y obligaciones (Dextre y Cebollada, 2014). Así, la norma penal tiene que estar dirigido a la protección de algún bien o interés jurídico preponderante y necesario para la convivencia social. Y esto tiene que ser así, ya que en realidad no se trata de “prohibir por prohibir”, o de “castigar por castigar”, sino de posibilitar una convivencia con paz y justicia social.

En la actualidad la doctrina punitiva internacional, unánimemente denota la necesidad de identificar, en cada una de las modalidades delictivas, la presencia de un concreto e identificable bien jurídico objeto de protección; por lo que se asienta en la doctrina la aseveración de que, en esencia, el delito presupone la lesión o puesta en riesgo de un bien jurídico.

Esta consideración, a decir del profesor español, legitima contemporáneamente el contenido del Derecho penal, dentro de un sistema democrático y garantista de derecho, alejándolo de peligrosas consideraciones puramente subjetivas o éticas (Carro et al 2014). De esta manera, se aprecia que el concepto de bien jurídico, fue inicialmente desarrollado en la doctrina por Birnbaum, con la finalidad de sustituir al derecho subjetivo como elemento sustancial del concepto de delito y con la pretensión de sentar las bases de un necesario límite objetivo al legislador a la hora de la determinación normativa del delito (Durán y Moreno, 2016).

Por su parte Jakobs (2000), precisó que resulta evidente que el carácter perecedero de todos los bienes jurídicos, sólo puede tener relación con el Derecho en la medida en que las personas puedan internalizarlo y efectivamente respetarlos. Se dirá entonces, indica el maestro español, que la relevancia



jurídica de los bienes jurídicos es relativa y solo referida a una determinada situación de peligro. Apreciada así la problemática, el Derecho Penal ya no se ocupa de garantizar la sola existencia de los “bienes jurídicos” en sí, sino que las personas no perjudiquen esos bienes, y, en tal sentido, únicamente en esta medida se tratará de bienes jurídicos (Fernández, 2016).

En su especial posición de la teoría de la pena funcionalista, Jackobs propugna más bien la protección de roles sociales pre determinados. Por tanto, señala el profesor alemán que, si consideramos al derecho penal como un fundamental instrumento posibilitador de la vida comunitaria, destinado a dar garantía al funcionamiento del sistema social y los bienes jurídicos, tiene necesariamente que referirse a la realidad social y no a la voluntad del legislador, que en muchas ocasiones puede desbordar el marco de lo legítimo para amparar subalternos intereses (Román, 2017).

El derecho penal no puede ni debe intervenir ante cualquier perturbación que eventualmente pueda presentarse en la vida comunitaria, sino que debe ajustarse a la específica protección de los derechos y valores más fundamentales del orden social, que actualmente constituyen los bienes jurídicos.

En efecto, indicó el maestro español, la opinión mayoritaria en que se sostiene la dogmática penal contemporánea, sostiene que el Derecho penal cumple una específica función de protección de bienes jurídicos, constituido por bienes y valores de importancia significativa y consubstancial a la convivencia humana, por lo que son considerados como imprescindibles para la vida social en su conjunto (Bautista y Miró, 2014).

### **III.- METODOLOGÍA.**

#### **3.1. Tipo y diseño de investigación.**

La investigación fue de tipo básica puesto que no intenta modificar la realidad inmediata ya que busca brindar conocimientos y nociones basándose en un contexto tanto filosófico como científico; es también denominada pura, puesto que busca extender el conocimiento referente a las variables que son el objeto del estudio de la presente investigación para que posteriormente se puedan aplicar en la realidad procesal jurídica y social (Katayama, 2014).

Sera básica debido a que ha de buscar generar conocimiento y mayor estudio respecto a la necesidad de la reestructuración típica de los delitos, cuyo bien jurídico afecta la seguridad vial, a efectos de que en nuestro sistema penal (Código Penal) se incorpore dentro de los delitos contra la seguridad pública, un Capítulo que agrupe los delitos que afectan la seguridad vial, con ello además se va a explicar una forma de solución a la investigación planteada.

Se utilizó un diseño fenomenológico puesto que la connotación se desenvuelve en la implicancia de problemas sociales desde un punto de vista subjetivo, por el cual se buscará de forma cronológica evaluar los eventos vinculantes que podrían llegar a variar en función de la experiencia humana y el aspecto social problemático (Hernández y Mendoza, 2018)

El enfoque que se utilizó fue cualitativo en ese sentido para la investigación se realizaron revisiones referentes a los hechos para poder desempeñar el proceso por el cual las observaciones podrían llegar a ser representadas mediante teorías. A la par es necesario mencionar que la dialéctica y el proceso inductivo son la fuente medular del estudio cualitativo puesto que parte de lo general es decir exclusivo y extraño a lo particular e individual (Sánchez y Reyes, 2015).

En ese sentido las investigaciones cualitativas se diferencian de otras por su carácter único debido a que el enfoque visual y el contexto de este, que es otorgado por cada investigador es particular y propio por lo tanto no debería existir tesis cualitativas iguales ya que parten desde una única perspectiva (Hernández y Mendoza, 2018). Este tipo de enfoque es flexible dentro de la

recolección de data, se pondrán en evidencia las experiencias de los participantes en relación a la seguridad vial en su amplitud.

Se utilizó el método inductivo por el cual el problema es visualizado desde un aspecto inductivo mediante la dirección del punto individual a lo general en base a perspectiva subjetivas.

### 3.2. Categorías y subcategorías y matriz de categorización

La investigación se desarrolló bajo el enfoque cualitativo, por lo que, no contamos con variables sino con categorías o conceptos que conforman el título del estudio y orientan el desarrollo de todo el trabajo. En esa línea, no se realiza operacionalización de variables, sino una categorización para su análisis cualitativo.

Para el desarrollo del presente trabajo se procedió a formular las categorías siguientes: primera: Seguridad vial y como subcategorías: prevención y vías de circulación; como segunda categoría, tenemos: Reestructuración típica, donde se formularon como sub categorías: creación de tipos penales y reagrupación normativa.

**Tabla 1**

*Categorías y sub categorías*

<b>CATEGORÍAS</b>	<b>SUBCATEGORÍAS</b>
<b>Categoría 01</b> Seguridad vial	<b>Subcategoría 01</b> Prevención
	<b>Subcategoría 02</b> Vías de circulación
<b>Categoría 02</b> Reestructuración típica	<b>Subcategoría 01</b> Creación de tipos penales
	<b>Subcategoría 02</b> Reagrupación normativa

Fuente: elaboración propia

### 3.3. Escenario de estudio

El escenario donde se realizó nuestra investigación, ha sido en el Distrito del Callao, en las oficinas de los especialistas en mención, donde se entrevistó a ocho profesionales del derecho especialistas en materia penal y seguridad vial, entre fiscales especializados en delitos de tránsito, jueces especializados, defensores públicos y efectivos policiales de la Unidad de Prevención e Investigación de Accidentes de Tránsito del Callao.

### 3.4. Participantes

Los participantes fueron, jueces unipersonales (02), fiscales provinciales de la fiscalía provincial de tránsito y seguridad vial (02), abogados de la defensoría pública (02) y efectivos policiales de la unidad de prevención e investigación de accidentes de tránsito (02), siendo en total 08 participantes, utilizando la entrevista semiestructurada, elaboradas específicamente en relación a las categorías y sub categorías identificadas en nuestra investigación.

**Tabla 2:** *Caracterización de participantes*

Nombre Apellido	Grado	Lugar de trabajo	Ocupación	Código
Especialista 1	Abogada	Fiscalía provincial de tránsito y seguridad vial del Callao	Fiscal Provincial	
Especialista 2	Abogada	Fiscalía provincial de tránsito y seguridad vial del Callao	Fiscal Provincial	
Especialista 3	Abogado	Juzgado Unipersonal del Callao	Juez Unipersonal	
Especialista 4	Abogado	Juzgado Unipersonal del Callao	Juez Unipersonal	

Especialista 5	Abogado	Defensoría Pública del Callao	Defensor Público
Especialista 6	Abogado	Defensoría Pública del Callao	Defensor Público
Especialista 7	Funcionario	Unidad de Prevención e Investigación de Accidentes de Tránsito del Callao	Efectivo Policial
Especialista 8	Funcionario	Unidad de Prevención e Investigación de Accidentes de Tránsito del Callao	Efectivo Policial
Total			08

Fuente: Elaboración propia

### 3.5. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Palomino (2019) indicó que la entrevista es utilizada en los estudios de enfoque cualitativo puesto que permitirá recolectar datos en una interacción dialéctica entre el entrevistador y el entrevistado siendo el investigador quién formulará de forma detallada las cuestiones para con ello poder detallar sentimientos, motivaciones e información que el entrevistado tenga respecto del tema en discusión o el fenómeno propio del estudio.

La guía de entrevista, es uno de los instrumentos más efectivos y necesarios para poder obtener información funcional con relación al objeto que se plantea en el desarrollo de la investigación para poder obtener mayores conocimientos relacionados al fenómeno de estudio. Para los efectos de la recolección de datos se instrumentalizó el método de la entrevista estructurada sobre la base de las categorías y sub categorías identificadas en relación a los problemas y objetivos de la investigación. (Sánchez y Reyes, 2015).

Troncoso y Amaya (2017) señalaron que la guía de entrevistas, es por lo general el instrumento de investigaciones subjetivas y al mismo tiempo es útil como un instrumento de recolección de datos debido a que servirá para que el entrevistador pueda desarrollar sus cuestiones de forma natural generando con ello una conversación cómoda englobada en lo cotidiano y que ser aplicado sobre las personas que conforman la población seleccionada por medio del muestreo.

De igual manera, hemos instrumentalizado la recolección de datos de libros diversos, revistas especializadas y documentos de investigación, para su análisis y revisión y poder así integrarlos a nuestra investigación.

### **3.6. Procedimiento**

Es necesario contar con un consentimiento informado que fue entregado a los entrevistados para poder contar con su participación; además debido a las contingencias producidas como producto de la pandemia, la entrevista se envió en formato word por el aplicativo Whatsapp al numero telefonico y/o correo electrónico de cada uno de los entrevistados, asimismo, la entrevista se realizó de forma ordenada y en atención a los objetivos planteados en la investigación.

A los participantes se les indicó, que teniendo en cuenta su experiencia deberán responder las preguntas de la entrevista en ese sentido las respuestas obtenidas se cotejarán en cuadros comparativos para de esa manera evidenciar las coincidencias resaltantes entre ellas; y posteriormente obtener conclusiones lógicas que permitan realizar la triangulación de los datos.

Para el efecto de la recolección de la información hemos utilizado las respectivas fichas de investigación, que en principio nos han permitido extraer los datos necesarios, tanto de los libros, revistas especializadas y trabajos de investigación precedentes escogidos, desde la perspectiva de un análisis dogmático de los diferentes delitos que como factor común agravan la seguridad vial. En igual sentido, el resultado de nuestras entrevistas fueron vaciadas en fichas que luego de sistematizarlas, permitieron extraer la información pertinente

Luego de todo este procedimiento, secuencialmente procedimos a la categorización y la correspondiente subcategorización de las materias de

investigación, procediéndose concomitantemente a la labor de triangulación con el objeto de realizar una adecuada comparación de la información adquirida de manera documental en los libros, revistas y trabajos de investigación precedentes, así como la información obtenida mediante las entrevistas.

### **3.7. Rigor científico**

La investigación se realizó estrictamente sobre la base de las pautas procedimentales, que guían las investigaciones en la Universidad César Vallejo en cuanto a su rigurosidad académica.

La confiabilidad de la rigurosidad científica y valía académica de nuestra investigación, se confirma en razón directa a la metodología utilizada y la rigurosidad y honestidad de los instrumentos utilizados para la recolección de datos e información que la fundamentan, lo que asegura suficientemente que nuestro trabajo tenga la calidad y el nivel adecuado que permita contribuir con el conocimiento científico y aportar al desarrollo socio-jurídico.

### **3.8. Método de análisis de datos**

El principal método de análisis de datos que se aplicó, fue la triangulación de datos, este método, consiste en la comparación de información que está dentro de la investigación por lo general siempre en las investigaciones de enfoque cualitativo, este contraste de datos, puede realizarse de diferentes ángulos con el objetivo de apoyar una interpretación específica o de alguna manera clarificar los significados; un ejemplo de triangulación consiste en recopilar datos y la observación de campo, entrevistas y teorías, la triangulación es la interpretación de tres informaciones.

La triangulación es la intersección de tres tipos de información, este cruce de enfoques deviene ante la utilización de métodos diferentes siendo el cualitativo o el cuantitativo; es ante ello que la triangulación servirá para buscar patrones convergentes permitiendo realizar un análisis del cruce de datos visualizando el problema desde ángulos diferentes lo cual permitirá generar mayor consistencia en el hallazgo obtenido e incrementar la validez del mismo (Palomino, 2019)

### **3.9. Aspectos éticos**

La investigación se respalda por su carácter auténtico, ya que es

consecuencia de la ardua investigación basada en los lineamientos y normatividad que la universidad busca respaldar. La veracidad del documento, qué evidencia la originalidad del mismo se sostiene mediante el documento generado por el programa turnitin en el cual se encuentra plasmado que la información desarrollada es producto o creación directa del investigador.

De igual manera se tiene para el desarrollo de la investigación qué las referencias utilizadas han sido citadas de forma correcta teniendo en cuenta el sistema APA para el citado, considerando además los principios básicos conocidos como la no maleficencia, la beneficencia y la buena fe, principios que han funcionado como directrices y cimientos para el desarrollo de la investigación.



#### IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

**Tabla 3:**

*Participantes*

	<b>Descripción</b>
<b>Entrevistados</b>	(E1) Abog. Claudia Barrantes Carrillo, Juez Unipersonal. Corte Superior de Justicia del Callao
	(E2) Abog. Denisse Giselle Picasso Palácios, Juez Unipersonal. Corte Superior de Justicia del Callao.
	(E3) Abog. Nelson Humberto García Herrera, Fiscal Provincial. Fiscalía Provincial Corporativa de Tránsito y Seguridad Vial del Distrito Fiscal del Callao.
	(E4) Abog. Carmen Zoraida Pizarro Lujan, Fiscal Provincial. Fiscalía Provincial Corporativa de Tránsito y Seguridad Vial del Distrito Fiscal del Callao.
	(E5) S1 PNP Eber Manuel Montenegro Perales, PERITO IAT: Policía Nacional del Perú.
	(E6) ST1 PNP Elmer Blaine Asenjo Bravo, Perito en accidentes de tránsito UPIAT – PNP.
	(E7) Abog. Eduardo Zamora Rivera Cargo: Defensor Público Institución: Ministerio de Justicia-Dirección Distrital de Defensa Publica del Callao.
	(E8) Abog. Brisshan Orlando Huamán Estanish, Defensor Público. Institución: Ministerio de Justicia y Derechos Humanos.

Se recolectó las datos de la entrevista en una hoja, como instrumento se aplicó la entrevista semiestructurada en razón a los objetivos planteados los resultados se obtuvieron en función a la triangulación de datos especialmente de las opiniones obtenidas por especialistas en derecho penal, con la subespecialidad en delitos tránsito y seguridad vial y de los antecedentes, marco teórico y técnicas de recolección de datos; asimismo, los hallazgos que son las respuestas de las entrevistas, se entrelazaron con las tesis recolectadas en los antecedentes de esta tesis y la dogmática establecida según los autores, conforme al objetivo general que fue: Analizar de qué manera la seguridad vial es protegida por el sistema penal peruano y si es necesaria su reestructuración típica.

La discusión se basó en el análisis de datos mediante el cruce de información, estudiando limitaciones implicancias, obtenidas de las entrevistas, también se confrontó los objetivos trazados, antecedentes y teorías, siempre

tomando como referencias los hallazgos y las conclusiones de información que está dentro del contenido de la tesis presentada, así para observar las convergencias o divergencias de la misma (Hernández et al, 2014).

Es de vital importancia el trabajo de campo, donde es el momento en que se recauda información práctica o insitu, al aplicar la entrevista como técnica, y donde especialistas en temas de seguridad vial, como policías de tránsito con más de quince años de servicio, fiscales provinciales especializados en delitos de tránsito y seguridad que resuelven a diario investigaciones relacionadas con accidentes de tránsito, jueces encargados de juzgar a las personas involucradas en este tipo de eventos criminales y abogados encargados de la defensa y de plantear salidas alternativas a los investigados que han visto involucrados en la comisión de este tipo de ilícitos penales, se debe mencionar que los entrevistados brindaron su opinión sin sesgos y de manera objetiva; el orden de presentación es primero el objetivo general y luego los objetivos específicos, con sus respectivas comparaciones.

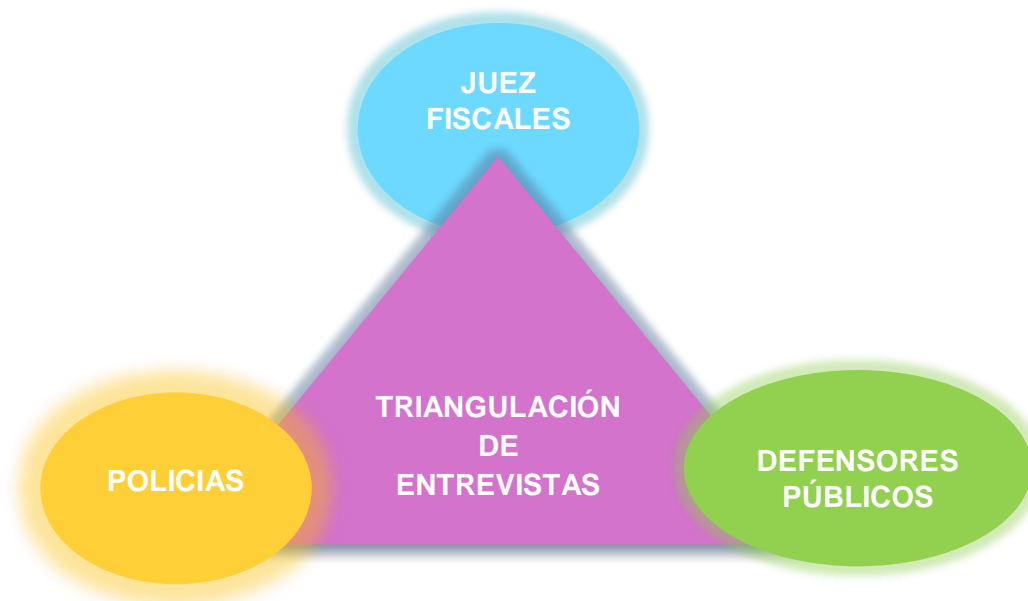
El objetivo general de la presente investigación fue: Analizar de qué manera la seguridad vial es protegida por el sistema penal peruano y si es necesaria su reestructuración típica en Callao 2021.

Con la finalidad de cumplir el objetivo general trazado, se aplicó la técnica de entrevista a dos jueces penales y dos fiscales provinciales, estos últimos se encuentran laborando en la fiscalía provincial corporativa de tránsito y seguridad vial del Distrito Fiscal del Callao, así como dos efectivos policiales de la unidad de prevención e investigación de accidentes de tránsito del Callao, quienes además se desempeñan como peritos en accidentes de tránsito; así también a dos abogados de la defensoría pública, estas posiciones de los entrevistados fueron analizadas mediante la triangulación de datos, en este caso las posiciones o visiones de cada entrevistado se presenta el gráfico:

### **Figura 1**

*Triangulación de datos*

*Fuente: Elaboración propia*



En razón de un orden de presentación, realizaremos la presentación primero de los jueces, fiscales y abogados del estado, para luego presentar lo que señalaron los efectivos policiales en razón del objetivo planteado, el juez desde su visión neutral, los abogados como son los fiscales y defensores públicos, desde una perspectiva técnica, y desde la práctica los policías especializados en accidentes de tránsito.

Las juezas Barrantes (2022) y Picasso (2022) indicaron que nuestro sistema de infracciones es represivo, sancionador más no preventivo y que este defecto podría solucionarse con un verdadero programa de educación vial, que las penas y las multas son poco eficientes, siendo que los trabajos comunitarios o jornadas sociales, tales como limpieza de calles, pintar señales de tránsito resultarían más efectivas; por su parte el fiscal García (2022) y el abogado Huaman (2022) considerarán que no existe una cultura actual de prevención contra los accidentes de tránsito y que, el sistema penal se esfuerza cada vez más por penalizar las conductas que infringen la normativa de tránsito, ello en razón que hay un bien jurídico protegido más importante que puede ampararse, tal como es la vida; opinión contrario tuvo el efectivo policial S1 PNP Asenjo (2022), quien consideró que la seguridad vial viene siendo protegida por el conjunto de acciones y dispositivos que regulan y garantizan el correcto funcionamiento del tránsito; asimismo, consideró que a través del Decreto de Urgencia N° 019-2020 se fortaleció la institucionalidad y el marco regulatorio en materia de seguridad

vial, por cuanto se viene fiscalizando el transporte y tránsito terrestre para la prevención de accidentes de tránsito.

En cuanto a la reestructuración típica, la opinión de las juezas es dispersa, mientras que Barrantes (2022) señaló que si era necesaria la reestructuración de la normativa vial, por el alto grado de incidencia delectiva en la comisión de este tipo de ilícitos, la jueza Picasso (2022) considero que no es necesario; en este extremo los representantes del Ministerio Público, García (2022) y Pizarro (2022) coincidieron en señalar que si es pertinente la configuración de un solo capítulo en el código penal donde se agrupe a los delitos que afecten los bienes jurídicos vida y seguridad pública; en esta parte los abogados defensores coinciden Zamora (2022) y Huaman (2022) conciben la misma idea; a su vez los efectivos policiales S1 PNP Asenjo (2022) y Montenegro (2022) también consideran que debería ordenarse en un solo capítulo para que la normativa no esté dispersa.

Como conclusión general se puede señalar que la seguridad vial no está protegida en su totalidad por el sistema nacional de infracciones, el mismo que no cumple el rol preventivo para el cual fue creado. El sistema vial peruano no contempla un sistema preventivo sino más bien sancionador, por lo que, debería implementarse un verdadero sistema de prevención con educación vial, además, las penas suspendidas o principio de oportunidad, no son disuasorios del delito; por ello es necesaria la generación de políticas públicas, que aseguren el “derecho a la seguridad vial”, como extensión también de la protección de otros tantos derechos fundamentales como la vida o la integridad física, evidentemente el debido aseguramiento de estos derechos supondrán una mayor participación por parte de los gobiernos para lograr que efectivamente sean respetados, y donde el sujeto protegido no va a ser el individuo en sí mismo sino va a tener en cuenta a la colectividad, por ello, se avizora que la seguridad vial se va a convertir en una política de gestión del riesgo.

En lo que respecta a la reestructuración típica, se concluye que es necesario que se reagrupe en un capítulo específico del código penal los delitos relacionados con el tráfico automotor, para dar mayor y mejor sistematicidad a las normas relacionadas con la seguridad vial, ya que actualmente existen tipos penales al respecto, pero tipificados bajo distintos bienes jurídicos, que no

permiten una actuación judicial coherente. Existe cierta imprecisión y ambigüedad sobre la naturaleza jurídica de estos delitos y la identificación precisa del bien jurídico a tutelar, considero que sería pertinente reubicar estas modalidades delictivas en un nuevo bien jurídico (la seguridad vial), que aparece como más técnico en cuanto a sus respectivos ilícitos. En tal sentido, se recomienda la creación e inclusión de un nuevo capítulo inserto en el Título XII del Libro Segundo del Código Penal (Delitos contra la seguridad pública), que se ha de denominar “Delitos contra la seguridad vial”, en el que se agrupen los siguientes delitos: Producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros (Art. 273-A°), Conducción en estado de ebriedad o drogadicción (Art. 274°), Desobediencia a orden para realizar análisis de sangre” (Art. 368°) y Fuga del lugar de accidente de tránsito (Art. 408°).

Estos hallazgos guardan relación con lo indicado por Sánchez (2016) quien concluyó que, la conducción en estado de ebriedad, es un delito de peligro común, se viene incrementando incontrolable desde hace un tiempo. Es necesario tener en claro que esta modalidad delictual es precisamente de naturaleza abstracta, por cuanto el daño que ocasiona no se materializa sobre la integridad física de la persona, por lo que la reacción punitiva se representa como más benevolente y escasa de una efectiva prevención general. Siendo que uno de los factores desencadenantes vendrían a ser justamente la benignidad de las penas y la peligrosa normalización que socialmente se observa y por cierto la escasa atención de los sistemas de control punitivo, además con lo que señala García (2021) con respecto a que la comunicación es un factor que se tiene que tener en cuenta, para la educación vial, concluyó indicando que, con la implementación e introducción de las mejoras referidas los manuales de dispositivos de control de tránsito automotor para calles y carreteras, se mejorará la seguridad vial puesto que ello permitirá dar conocimiento a los conductores sobre las circunstancias riesgosas que en esa ruta.

Principalmente guarda relación con lo indicado por Villegas (2018), quien concluyó su investigación indicando que, la carencia de educación vial que existe en nuestro país, este tipo de carencia, es parte de la influencia de los accidentes de tránsito; y, en cuanto a la reagrupación normativa, debemos tener en cuenta lo señalado por Muñoz (2015), el mismo que ha manifestado que el avance,

difusión y utilización de vehículos motorizados en sociedad, que se masifica de una manera descontrolada y poco planificada, requiere una respuesta orgánica y técnica, por lo que resulta necesario que el Estado, mediante sus órganos pertinentes, proceda a una revisión orgánica de todas las formas delictuosas que afectan la seguridad vial y las estructure de manera adecuada.

Como primer objetivo específico de la investigación se tuvo: Analizar si existe en el sistema penal peruano un adecuado tratamiento preventivo de la seguridad vial.

Las juezas Barrantes (2022) y Picasso (2022) en sus respectivas entrevistas, han señalado que hay mucho por desarrollar para evitar la comisión de delitos ocasionados por accidentes de tránsito, coinciden en señalar que se necesita concientización, además que nuestro sistema penal en general no cumple una función preventiva y resocializadora sino solo la función sancionadora, por su partes los fiscales y abogados de la defensa pública, han señalado que el sistema penal peruano no cumple con la función de prevención general y especial frente a los accidentes de tránsito, considero que ese fin es importante pero no solo le está asignado al derecho penal, si no va de mano con la educación y la potencialización de la difusión de la conducta prohibida, el tratamiento preventivo de la seguridad vial; asimismo los efectivos policiales especializados en la materia, han indicado en el Perú la normativa en materia vial no esta cumpliendo un rol preventivo.

Como conclusión del primer objetivo específico se puede indicar que sistema penal en general no cumple una función preventiva y resocializadora y en cuanto a la prevención de accidentes de tránsito, tampoco se cumple con ese rol, ya que para que el derecho penal cumpla con una función preventiva, esta debe ir acompañada con la educación y la potencialización de la difusión de las conductas prohibidas para obtener satisfactoriamente un tratamiento preventivo de seguridad vial en el Perú.

Estos datos guardan relación con lo indicado por Espinoza (2020) se concluyó que, ante la falta de educación vial y de conocimiento así como de normativas especiales los accidentes de tránsito han ido en aumento puesto que ante la carencia de normativa específica los transportistas han cometido

infracciones incalculables al tratarse de meras multas por lo tanto resulta necesario tipificar determinadas infracciones como delitos para generar conciencia respecto del daño que se genera ante la falta de seguimiento a los transportistas, así mismo guarda relación con Navarro (2022) concluye que, se pone en evidencia que un gran porcentaje de las diligencias presentadas ante los distintos juzgados, son por delitos cometidos contra la seguridad vial que estadísticamente presentan los delitos con más víctimas mortales y/o lesiones graves, esta conclusión demuestra que no tenemos un adecuado tratamiento preventivo de la seguridad vial.

Además, guarda relación con la teoría de la prevención general, según Jasso (2019) es sinónimo de prevención social, los delitos deben evitarse con una sanción adecuada; la teoría integral de la defensa especial tiene tres implementaciones, la primera consiste en encarcelar a los delincuentes para garantizar la seguridad de la sociedad, la segunda esta relacionada con recluir y a los transgresores para evitar que vuelvan a delinquir; y, la última y más importante, sería reeducarlo para que pueda volver a convivir con los ciudadanos, lo que se llama resocialización.

El segundo objetivo específico que es: Analizar de qué manera la tipificación de acciones contra la seguridad vial no contempladas en el código penal, coadyuva en la prevención general.

Las juezas unipersonales han señalado que la agravación de las penas y la creación de tipos, no genera un efecto disuasivo en el sujeto activo, además porque se debe tener en cuenta la intervención mínima del derecho penal, los entrevistados del Ministerio Público han señalado que la solución no necesariamente es crear más delitos, al respecto García (2022) consideró que no se trata de sobrepenalizar las conductas sino organizarlas y que sean menos abstractas, el defensor público Huamán (2022) manifestó que la creación de tipos penales podrían disminuir la comisión de ilícitos que afecten la seguridad vial, pero en cantidad poco significativa porque se ha demostrado que criminalizar conductas o incrementar las penas no han surtido efectos en la disminución del delito, en este aspecto coincide el efectivo policial Montenegro (2022), quien indicó que los accidentes de tránsito nacen de acciones culposas donde el individuo no tiene la intención de causar daños personales o materiales

sino de la falta de prevención al momento de manipular un vehículo motorizado, posición contraria a la expuesta por su colega S1 PNP Asenjo, el mismo que ha considerado que la creación de tipos penales mitigarian los delitos de accidentes de tránsito, esta posición también ha sido asumida por el defensor público Zamora (2022), quien indicó además que la creación de delitos sería efectiva si va aparejada con sanciones efectivas.

Como conclusión del segundo objetivo específico, se tiene que la creación de tipos penales, y la agravación de las penas, no disminuye la criminalidad, lo que se debe hacer es concientizar a los ciudadanos conductores de toda máquina de transporte, el respeto por los demás y de respetar las normas de tránsito, con la finalidad de reducir el índice de accidentes.

Estas posiciones guardan relación con lo indicado por Baltazar (2018) quien indicó como objetivo general, Determinar si la creación de las penas y el aumento de este influye en el índice de criminalidad, como conclusión general ha señalado que, ninguna política de creación de tipos penales o el aumento de las penas influye en la reducción de la criminalidad, esta conclusión guarda relación con lo indicado especialmente por los jueces, así mismo guarda relación con lo indicado por Palomo (2021), se ha desarrollado que en los países de América del Sur, existe similitud con las finalidades de aplicar penas acciones referidas a los accidentes de tránsito ello para disminuir la tasa de mortalidad, un ejemplo es que antes de que se penaliza la no utilización del cinturón de seguridad, los conductores no obligaban que sus acompañantes utilicen el cinturón en ese sentido, la penalización de tal conducta motivos e incentivo que los conductores tomarán dicha medida de precaución, eso en cuanto a las infracciones, pero en cuanto a los delitos cada año se incrementa las penas, pero la tasa de criminalidad en este delito no reduce.



## V. CONCLUSIONES

**Primera:** En la actualidad, la seguridad vial no está protegida en su totalidad por el sistema de infracciones de tránsito peruano, y éste último no cumple el rol preventivo para el cual fue creado. El sistema vial en el Perú, no contempla un sistema preventivo sino más bien sancionador, ya que no existen charlas preventivas desde las escuelas, en cuanto a seguridad vial; asimismo, es necesario que se reagrupe en un capítulo específico del Código Penal, los delitos relacionados con el tráfico automotor, para dar mayor y mejor sistematicidad a las normas relacionadas con la seguridad vial, ya que actualmente existen tipos penales al respecto, pero tipificados bajo distintos bienes jurídicos, que no permiten una actuación judicial coherente.

**Segunda:** El sistema penal en general no cumple una función preventiva y resocializadora y en cuanto a la prevención de accidentes de tránsito, tampoco se cumple con ese rol, ya que para que el derecho penal cumpla con una función preventiva, esta debe ir acompañada con la educación y la potencialización de la difusión de las conductas prohibidas para obtener satisfactoriamente un tratamiento preventivo de seguridad vial en el Perú.

**Tercera:** La creación de tipos penales y el incremento de las penas, no disminuye la criminalidad, lo que se debe de hacer es concientizar a los ciudadanos conductores de vehículos automotores, el respeto por los demás y el respeto por las normas de tránsito, con la finalidad de reducir el índice de accidentes.

## **VI. RECOMENDACIONES**

**Primera:** Los legisladores deben modificar el Código Penal para que se integre aquellos comportamientos trasgresores de la seguridad del tráfico vehicular, para tal efecto se deberá reacomodar y reubicar en un capítulo específico dentro del Título XII, del Libro Segundo del Código penal (delitos contra la seguridad pública) que se ha de denominar “Delitos contra la seguridad vial”, en el que se agrupen los siguientes delitos: Producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros (Art. 273-A°); Conducción en estado de ebriedad o drogadicción (Art. 274°); Desobediencia a orden para realizar análisis de sangre (Art. 368°) y Fuga del lugar de accidente de tránsito (Art. 408°).

**Segunda:** El Ministerio del Interior, a través de la Dirección de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial, debe crear políticas públicas, de prevención de infracciones de tránsito, como charlas de concientización, información desde los colegios y desde temprana edad, para que los conductores de vehículos automotores, conozcan las consecuencias administrativas y penales que conlleva el no respetar las normas referidas a temas viales.

**Tercera:** Al ministerio de transporte debe incluir una normativa que para que, al momento de emitir permisos de conducir, se solicite exámenes psicológicos apoyados en organismos especializados, con la finalidad de entregar permisos solo a personas que estén aptas psicológicamente, además aplicar un test de racionalidad en cuanto a la observancia de la norma.

## REFERENCIAS:

- Acevedo, D. R. Bautista. (2017). Análisis de una red en un entorno IPV6: una mirada desde las intrusiones de red y el modelo TCP/IP. *Revista colombiana de tecnologías de avanzada*, 1(29) 81-91. <https://ojs.unipamplona.edu.co/ojsviceinves/index.php/rcta/article/view/193>
- Aeron A, Jackobs G, Sexton B, Gururaj G & Rahman F .(2004). The Impact of Crashes on the Poor. Study commissioned from. *With funding from the Swedish International Development Cooperation Agency. and TRL, Crowthorne.* [https://www.gtkp.com/assets/uploads/20091210-172455-188-The%2520Poor\\_final%2520final%2520report.pdf](https://www.gtkp.com/assets/uploads/20091210-172455-188-The%2520Poor_final%2520final%2520report.pdf)
- Alfaya, M., Sánchez, M., Gallardo, M., & Navarro, Sil. (2021). Preliminary study of the end-of-life process through data triangulation *in a regional Hospital. Enfermería Global*, 20(62), 426-452. EPub 18 de mayo de 2021. <https://dx.doi.org/10.6018/eglobal.428511>
- Altahona, C. (2019). *Análisis de desarrollo de movilidad sostenible implementado en la ciudad de Santa Marta haciendo énfasis en Holanda y España.* [Tesis de maestría, Universidad Cooperativa de Colombia] Repositorio académico <https://repository.ucc.edu.co/handle/20.500.12494/15281?mode=full>
- Barboza Palomino, M; Rojas Portocarrero, W y Salas Gonzalo, M. (2017). Revisión de la literatura en psicología de tránsito y seguridad vial. *Revista de psicología*, UCSP, 7(2) 73-93. ISSN. 2306- 0565. <https://revistas.ucsp.edu.pe/index.php/psicologia/article/view/60>
- Bolaños, M. C. H., Damián, F. I. A., Muñoz, M. H. F., Negrete, G. A. F., Tunubalá, M. M. A., Arias, I. C. G., & Varona, T. M. A. (2020). Inteligencia de Negocios para el Análisis de la Accidentalidad Vial en la Ciudad de Popayán. *Revista Ibérica de Sistemas e Tecnologias de Informação*, (E38), 130-141. <https://www.proquest.com/docview/2474915295?pq-origsite=gscholar&fromopenview=true>

- Bautista, R. y Miró, F. (2014). Delincuencia vial y reincidencia: un análisis de su prevalencia y concurrencia con la delincuencia común en la provincia de Alicante. *Revista de Derecho Penal y Criminología*, 3(11) 387 – 410  
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5271489>
- Belin M, Tillgren P & Vedung E. (2012). Vision zero – a road safety policy innovation. *International Journal of Injury Control and Safety Promotion*, 19, Issue 2, 2012, pp 171-179.  
<https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/17457300.2011.635213>
- Cano (2011). *La Teoría Tridimensional menciona esta teoría mediante la hipótesis de Miguel Reale. En ese sentido, se sustenta en tres pilares.*  
<https://cecnorbertobobbio.wordpress.com/2020/08/01/norberto-bobbio-y-su-contribucion-a-la-teoria-del-derecho/>
- Carro, E. H.; Hernández, N. E. Sahagún, A. (2014). Psicología del Tráfico en México: Revisión de publicaciones en revistas científicas mexicanas. *Revista de Psicología y Ciencias del Comportamiento*, 5(1), 24-35.  
<https://revistapcc.uat.edu.mx/index.php/RPC/article/view/10>
- Carrelo, F. A y Chaparro, P. (2017). Seguridad vial en Colombia en la década de la seguridad vial: resultados parciales 2010 - 2015. *Revista de la Universidad Industrial de Santander, Salud*, 49(2) 280 – 289.  
[http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0121-08072017000200280](http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0121-08072017000200280)
- Castillo, O. (2019). *Regulación de la responsabilidad penal del peatón imprudente y negligente en el Perú* [Tesis de grado de la Universidad Cesar Vallejo].<https://hdl.handle.net/20.500.12692/48477>
- Cermeño, F. (2018). *La escasa incidencia en los delitos contra la seguridad vial en la sociedad española.* [Tesis Doctoral Universidad Nacional de Educación a Distancia].[http://e-spacio.uned.es/fez/eserv/tesisuned:ED-Pg-DeryCSoc-Fcermeno/CERME\\_O\\_GUILMA\\_N\\_Fernando\\_Tesis\\_.pdf](http://e-spacio.uned.es/fez/eserv/tesisuned:ED-Pg-DeryCSoc-Fcermeno/CERME_O_GUILMA_N_Fernando_Tesis_.pdf)
- Chu, D., Li, Z., Wang, J., Wu, C., Hu, Z. (2018). Rollover speed prediction on curves for heavy vehicles using mobile smartphone Measurement, 130,

404-411.

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S026322411830681X>

Delgado, M. A. A., Gualancañay, D. P. C., Narváez, J. A. B., & Cuyachamin, E. L. Y. (2022). Análisis de la descentralización de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial y la calidad del servicio en el gobierno autónomo descentralizado de Santo Domingo. *Ciencia Latina. Revista Científica Multidisciplinar*, 6(3), 759-781. <https://www.ciencialatina.org/index.php/cienciala/article/view/2257>

Dextre, J. C. Cebollada, A. (2014). Notas en torno a la seguridad vial. Una revisión desde las ciencias sociales. *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 60(2), 419-433. <https://www.raco.cat/index.php/DocumentsAnalisi/article/download/291343/379777/>

Díaz, R. R. G., Duque, Á. E. A., Gómez, S. L. G., & Ayala, K. C. (2021). Qualitative Research Route - Naturalist: an alternative for management studies. *Revista de ciencias sociales*, 27(4), 334-350. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8145525>

Dorantes-Argandar, G.; Cerda-Macedo, E. A.; Tortosa-Gil, F. & Ferrero, J. (2015). Accidentalidad de automóviles de uso particular en México: Influencia del estrés y la agresividad. *PSIENCIA. Revista Latinoamericana de Ciencia Psicológica*, 7(3), 418-427. <https://www.redalyc.org/pdf/3331/333143435003.pdf>

Durán, N. M. & Moreno, N. D. (2016). Personalidad e infracciones frecuentes de normas de tránsito. *Diversitas: Perspectivas en Psicología*, 12(1), 123-136. [http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1794-99982016000100010](http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1794-99982016000100010)

Espinoza, E. (2020). *Tipificación del delito contra la seguridad a conductores que operen con licencia suspendida Lima-Norte 2019* [Tesis de Maestría, Universidad Cesar Vallejo]. Repositorio Académico <https://hdl.handle.net/20.500.12692/53045>

- Espinoza, E. E. (2020). La investigación cualitativa, una herramienta ética en el ámbito pedagógico. *Revista Conrado*, 16(75), 103-110. <http://scielo.sld.cu/pdf/rc/v16n75/1990-8644-rc-16-75-103.pdf>
- Fernández Bermejo, D. (2016). Sobre el bien o los bienes jurídicos protegidos de los artículos 379.2 (inciso primero) y 383 del Código Penal. *Revista General de Derecho Penal*, 15 <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5558977>
- Fernández J., y Olvera R. (2018). La severidad de las penas en la criminalidad en el distrito judicial de lima sur – 2018. [Tesis de Grado, Autónoma]. Repositorio Académico <https://repositorio.autonoma.edu.pe/bitstream/handle/20.500.13067/689/Fernandez%20Campusmana%2c%20Janet%20Madeleine%20%20y%20Olivera%20Mejia%2c%20Rosa%20Yaneth.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- García, A. (2018). Criminología. Fundamentos y principios para el estudio científico del delito, la prevención de la criminalidad y el tratamiento del delincuente. *Instituto Peruano de Criminología y Ciencias Penales*. Lima, 2008, p. 19.
- García, J. (2021). *Evaluación de riesgo vial en la ruta de San Antonio de Putina hasta Muñani del corredor vial pro-región Puno, 2020*. [Tesis de maestría, Universidad Privada Antenor Orrego] <http://200.62.226.186/handle/20.500.12759/7786>
- Gallardo, G. (2017). *La seguridad vial en el Perú*. [Tesis de maestría, Pirhua - Universidad de Piura] <https://pirhua.udep.edu.pe/handle/11042/2860>
- Gómes Pavón, P. (2014). *La regulación en el código penal español de los delitos contra la seguridad vial*. *Gaceta Penal y Procesal Penal*. Tomo 61. Julio 2014. Lima
- Hernández, R. (2014). *La crisis del positivismo jurídico. Ámbito Jurídico*. <https://ambitojuridico.com.br/edicoes/revista-128/la-criisis-del-positivismo-juridico/>

- Hernández, R. y Mendoza, C. (2018). Metodología de la investigación. La ruta cuantitativa, cualitativa y mixta. Ciudad, México: Editorial Mc Graw Hill Education, Año de edición: 2018, ISBN: 978-1-4562-6096-5.
- Jasso Lopez, L. C. (2019). An approximation to the public policies of situational prevention of crime. *The recovery of public spaces in Mexico* 61(1), 51-67. <file:///C:/Users/user/Videos/Downloads/Dialnet-ElRescateDeEspaciosPublicosEnMexico-6843861.pdf>
- Jakobs, G. (2000). *Sociedad, norma y persona en una teoría de un derecho penal funcional*. Thomson Civitas. Madrid – España.
- Katayama, R. (2014). *Introducción a la investigación cualitativa*. <http://repositorio.uigv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.11818/559/INTRODUCCI%c3%93N%20A%20LA%20INVESTIGACI%c3%93N%20CUALITATIVA.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Lamarca, Carmen. (2015). *Delitos La parte especial del Derecho penal*. Editorial Colex. Madrid – España. <https://biblioteca.uazuay.edu.ec/buscar/item/81536>
- Magallanes, M. (2018). Criminología Vial. Lima: [Tesis de Maestría, Universidad Nacional Mayor de San Marcos.]. Repositorio Académico
- Moreno, G. G., Nicolazzi, L., Vieira, R. S., Martins, D. (2018). Stability of Long Combination Vehicles. *International Journal of Heavy vehicle Systems*, 25(1) pp. 113-131 [https://www.researchgate.net/publication/323248969\\_Stability\\_of\\_long\\_ombination\\_vehicles](https://www.researchgate.net/publication/323248969_Stability_of_long_combination_vehicles)
- Moreno, M. (2019). *Estrategias institucionales para la mejora de la seguridad vial en Ecuador y Chile, caso de análisis de los pilares 3 y 4 del Decenio de Acción*. [Tesis de maestría, Universidad Andina Simón Bolívar] Repositorio académico <https://repositorio.uasb.edu.ec/handle/10644/6848>
- Mingorance, J. (2017). Road safety in criminal law: Justificación y Crítica. *Law Magazine* UNED 20(4) 425 - 449. <http://e->

[spacio.uned.es/fez/eserv/bibliuned:RDUNED-2017-20-5085/Seguridad\\_vial.pdf](http://spacio.uned.es/fez/eserv/bibliuned:RDUNED-2017-20-5085/Seguridad_vial.pdf)

Muñoz Conde, F y García, M.(2015). *Derecho Penal Parte General*. Edi. Tirant lo Blanch. Valencia – España.

Navarro, C. (2022). Análisis estadístico de delitos de seguridad vial. [Tesis de grado, Universitat Jaume].<http://hdl.handle.net/10234/198224>

Patiño Morantes, A. R. ., Moreno Contreras, G. G. . Ramón Valencia, B. A. . (2020). Análisis de riesgo de accidentalidad de vehículos pesados en la vía Cúcuta – pamplona. *Revista colombiana de tecnologías de avanzada (rcta)*, 74-79. <https://doi.org/10.24054/16927257.v.n.2018.154>

Piñero, L., & Piñero, L. D. M. P. (2021). Non-excision approach in qualitative research. *Orbis. Journal of Human Sciences*, 17(50), 5-16. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7984662>

Paricio, M. Puchalt y M. Femenía, S. (2018). Relaciones públicas y campañas de prevención de consumo de drogas y seguridad vial : análisis del tratamiento en prensa. [Tesis de grado, Universidad de la Coruña] <https://repositorioinstitucional.ceu.es/handle/10637/10489>

Pilay, D. (2015). *La cultura vial como mecanismo fundamental para la reducción de accidentes de tránsito, frente al colegio Luis Celleri Aviles del Cantón de la Libertad, provincia de Santa Elena, año 2015. La Libertad – Ecuador.* (Tesis de grado) <http://repositorio.upse.edu.ec/handle/46000/3746>

Palomino G, L. (2019).” El ABC de la investigación”. Lima –Perú: Nitida Graph S.A.C.

Palomo, J. (2021). *Delitos contra la seguridad vial, derecho penal, criminología y política criminal* [Tesis para optar el grado de criminología, en la Universidad de Uba de Argentina] <https://uvadoc.uva.es/handle/10324/47885>

Pizarro Guerrero, M. (2015). Programa de control del crimen: Diagnóstico y propuestas. Serie Ensayos. Ediciones IURE. Lima – Perú.



- Román Hermosell, J. (2017). La siniestralidad vial en San Juan de Aznalfarache. Análisis desde la perspectiva de la criminología vial". *Publicaciones didácticas*, 87, 13 – 25. <https://core.ac.uk/download/pdf/235855361.pdf>
- Sagastegui, F. (2017). Supervisando la seguridad vial en el Perú. *Revista Peruana de Medicina Experimental y Salud Pública*, 27(2) 255-259 ISSN. 1726-4634  
[http://www.scielo.org.pe/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1726-46342010000200015](http://www.scielo.org.pe/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1726-46342010000200015)
- Salazar, M., Icaza, M., Alejo, O. (2018). La importancia de la ética en la investigación. *Universidad y Sociedad*. 10 (1).  
[http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci\\_abstract&pid=S2218-36202018000100305](http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_abstract&pid=S2218-36202018000100305)
- Sánchez, H. Reyes, C. (2015). Manual de términos en investigación científica, tecnológica y humanística. <https://www.urp.edu.pe/pdf/id/13350/n/libro-manual-de-terminos-en-investigacion.pdf>
- Tomba, C., Allisiardi, A., Muñoz, M., Cortellezzi, P. (2021). Seguridad vial en Argentina y España: desafíos para la publicidad de bien público. *Investigación, Ciencia Y Universidad*, 5(6), 61-66.  
<http://www.repositorio.umaza.edu.ar/index.php/icu/article/view/370>
- Segarra, G. (2017). Evaluación de los planes de Seguridad Vial de los Países de America del Sur. Cuenca: *Universidad Politécnica Salesiana - Sede Cuenca*. <https://dspace.ups.edu.ec/handle/123456789/13479>
- Silva, J. (2015). *La expansión del Derecho Penal: Aspectos de la política criminal en las sociedades postindustriales*. Editorial B de F. Montevideo – Buenos Aires. Editor Julio César Faira. Montevideo – Uruguay.
- Vizcardo, Silfredo J. (2022). *Derecho penal general I*. Proderecho investigación y asesoría jurídica. Lima - Perú.
- Vallejos, C. M. C., & Bayona, G. I. P. (2021). Road safety manual to increase the levels of infrastructure on the roads of Perú. Vol. 5, No. 38, pp. 179-196. [https://scholar.google.es/scholar?as\\_ylo=2018&q=seguridad+vial+en+el+peru&hl=es&as\\_sdt=0,5](https://scholar.google.es/scholar?as_ylo=2018&q=seguridad+vial+en+el+peru&hl=es&as_sdt=0,5)

- Von Hirsch, A., & Maher, L. (2020). Should Penal Rehabilitationism be Revived?. In *The American Court System* pp. 385-390. Routledge.  
[https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=chUHEAAAQBAJ&oi=fnd&pg=PA385&dq=Andrew+von+Hirsch&ots=3yw5\\_8vOVF&sig=wv0NPCKT97dGM4T8d6EXw9AXz-A#v=onepage&q=Andrew%20von%20Hirsch&f=false](https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=chUHEAAAQBAJ&oi=fnd&pg=PA385&dq=Andrew+von+Hirsch&ots=3yw5_8vOVF&sig=wv0NPCKT97dGM4T8d6EXw9AXz-A#v=onepage&q=Andrew%20von%20Hirsch&f=false).
- Villegas, J (2018). *La seguridad vial, su prevención en los delitos de tránsito, Lurín, 2017* [Tesis de Maestría, Universidad Cesar Vallejo]. Repositorio Académico <https://repositorio.utelesup.edu.pe/handle/UTELESUP/242>
- Zurita, F. (2020). *Factores determinantes de la conducta de los peatones y su influencia en la seguridad vial en el distrito Judicial de Piura 2017 – 2018*. [Tesis de grado, Universidad Alas Peruanas] Repositorio académico <https://repositorio.uap.edu.pe/handle/20.500.12990/4569>

## **ANEXOS**

## ANEXO 1: Matriz de categorización

Planteamiento del Problema	Problema de Investigación	Objetivos de Investigación	Categorías	Subcategorías	Fuente	Técnicas	Instrumento
La problemática se centra en analizar si es necesario incorporar en nuestro sistema penal un capítulo específico que sancione los delitos contra la seguridad vial, dentro del Título XII, del Libro Segundo del Código penal, que tipifica los delitos contra la seguridad pública; asimismo, establecer si la tipificación de los delitos contra la seguridad vial, determinara la protección de bienes jurídicos de naturaleza individual o de naturaleza colectiva y si para los efectos de la tipificación de los delitos contra la seguridad vial, será conveniente proceder a una integración típica de los delitos, que con esas características existen actualmente en el Código penal y si el universo típico de los delitos contra la seguridad vial, tan sólo comprendería la tipificación de comportamientos relacionados a la conducción inadecuada de vehículos, o también a otros riesgos que se deriven del manejo inadecuado.	Problema General ¿De qué manera la seguridad vial es protegida por el sistema penal peruano y si es necesaria su reestructuración típica en Callao 2021?	Objetivo General Analizar de qué manera la seguridad vial es protegida por el sistema penal peruano y si es necesaria su reestructuración típica en Callao 2021	Categoría 1 Seguridad vial	Prevención	Especialistas en derecho penal	Entrevista	Guía de Preguntas de Entrevista
	Problema Específico 01 ¿Existe en el sistema penal peruano un adecuado tratamiento preventivo de la seguridad vial?	Objetivo Específico 01 Analizar si existe en el sistema penal peruano un adecuado tratamiento preventivo de la seguridad vial		Vías de circulación			
	Problema Específico 02 ¿De qué manera la tipificación de acciones en contra de la seguridad vial no contempladas en el código penal coadyuva en la prevención general?	Objetivo Específico-02 Analizar de qué manera la tipificación de acciones contra la seguridad vial no contempladas en el código penal coadyuva en la prevención general	Categoría 2 Reestructuración típica.	Creación de tipos penales			

Fuente: UCV

## ANEXO 2: Matriz de Consistencia

**Título:** La protección de la seguridad vial en el sistema penal peruano y la necesidad de su reestructuración típica.

**Autor:** Moncada Gálvez, Doménica

Formulación Del Problema	Formulación De Objetivos	Categorías	Subcategorías	Metodología
<p><b>Problema general:</b></p> <p>¿De que manera la seguridad vial es protegida por el sistema penal peruano y si es necesaria su reestructuración típica en Callao 2021?</p> <p><b>Problemas específicos:</b></p> <p>¿Existe en el sistema penal peruano un adecuado tratamiento preventivo de la seguridad vial?</p> <p>¿De que manera la tipificación de acciones en contra de la seguridad vial no contempladas en el código penal coadyuva en la prevención general?</p>	<p><b>1. “Objetivo principal”</b></p> <p>1.1. Analizar de que manera la seguridad vial es protegida por el sistema penal peruano y si es necesaria su reestructuración típica en Callao 2021</p> <p><b>2. “Objetivos específicos”</b></p> <p>2.1. Analizar si existe en el sistema penal peruano un adecuado tratamiento preventivo de la seguridad vial</p> <p>2.2. Analizar de qué manera la tipificación de acciones en contra de la seguridad vial no contempladas en el código penal coadyuva en la prevención general.</p>	<p><b>Primera categoría:</b> Seguridad vial.</p> <p><b>Segunda categoría:</b> Reestructuración típica.</p>	<p>.Prevencion</p> <p>Vías de circulación</p> <p>.</p> <p>Creacion de tipos penales</p> <p>Reagrupación normativa</p>	<p><b>Enfoque:</b> Cualitativa</p> <p><b>Tipo de investigación:</b> Investigación básica</p> <p><b>Diseño de investigación:</b> Hermenéutico-fenomenológico</p> <p><b>Nivel de investigación:</b> Descriptivo</p> <p><b>Escenario de estudio:</b> Distrito Fiscal del Callao</p> <p><b>Caracterización de sujetos:</b> Operadores del derecho: jueces, fiscales, abogados y efectivos policiales.</p> <p><b>Técnicas de recolección de datos:</b> Entrevista y análisis documental.</p>

---

**Instrumentos:** Guía de entrevista

**Métodos:** Inductivo, analítico, hermenéutico.

---

Fuente: Elaboración propia.

**ANEXO 3:**

**GUIA DE ENTREVISTA**

**Título:** La protección de la seguridad vial en el sistema penal peruano y la necesidad de su reestructuración típica en Callao 2021

Nombre : .....

Cargo : .....

Institución : .....

**OBJETIVO GENERAL**

Analizar de qué manera la seguridad vial es protegida por el sistema penal peruano y si es necesaria su reestructuración típica en Callao 2021

Preguntas

1. ¿Considera Ud. en su experiencia, que la seguridad vial es protegida por el sistema de infracciones en el Perú?

.....  
.....  
.....  
.....  
.....

2. ¿Considera Ud. que el sistema penal peruano contempla un adecuado tratamiento preventivo en contra de los accidentes de tránsito?

.....  
.....  
.....  
.....  
.....

**OBJETIVO ESPECIFICO 1**

Analizar si existe en el sistema penal peruano un adecuado tratamiento preventivo de la seguridad vial

3. ¿Considera Ud. que, en el sistema penal peruano actual, cumple con la función de prevención general y especial en delitos de accidentes de tránsito?

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

4. ¿Considera Ud. que las penas con las que se sanciona los delitos de accidentes de tránsito resultan apropiadas para proteger el bien jurídico protegido?

.....  
.....  
.....  
.....  
.....

5. ¿Considera Ud. que las multas con las que se sanciona a los conductores imprudentes, ayuda a la prevención de accidentes de tránsito?

.....  
.....  
.....  
.....

**OBJETIVO ESPECIFICO 2**

Analizar de qué manera la tipificación de acciones en contra de la seguridad vial no contempladas en el código penal coadyuva en la prevención general.

6. ¿Considera Ud. que la sistemática punitiva nacional integra adecuadamente la tipificación de los delitos que afectan la seguridad vial?

.....  
.....  
.....  
.....

7. ¿Considera usted que es necesario la configuración de un capítulo específico en el Código Penal, que sancione orgánicamente los delitos que afectan la seguridad vial?



.....  
.....  
.....  
.....

8. ¿Considera Ud., que el crear tipos penales, para disminuir el índice de delitos de accidentes de tránsito realmente generan resultados exitosos en la protección del bien jurídico?

.....  
.....  
.....  
.....

Muchas gracias por su participación

Nombre del entrevistado	Sello y Firma

## ANEXO 4: Matriz de Triangulación

Pregunta	E1	E2	E3	E4	E5	E6	E7	E8	Convergencia	Divergencia	Interpretación
1. ¿Considera Ud. en su experiencia, que la seguridad vial es protegida por el sistema de infracciones en el Perú?	Sí, pero en forma muy dispersa	Considero que nuestro sistema de infracciones es sancionador más no preventivo y eso solo podría solucionarse con un verdadero programa de educación vial.	El sistema de infracciones en el Perú castiga a los infractores a la ley vial, por ende, tiene como finalidad reprimir conductas contrarias al reglamento nacional de tránsito; en ese sentido, si bien eso se busca y con ello evitar la propagación de accidentes de tránsito, no basta; en mi experiencia nuestro	Que sí, pero no son muy difundidas por el Estado y La Policía Nacional del Perú.	Los legisladores mediante el DS 016 MTC, ha establecido la regulación de las conductas de nuestra sociedad, muy pluricultural de criterios tan divergente, es por ello que cada conducta se encuentra regulada mediante la normativa, y de ella se da las conductas sancionables a su inobservancia, que en	Considero que si, en vista de ser un conjunto de acciones y dispositivos que regulan y garantizan el correcto funcionamiento del tránsito a nivel nacional mediante la aplicación de leyes, reglamentos, normativas y reglas de conducta, ya sea	No, porque a pesar de que se imponen multas elevadas en las infracciones de tránsito, la siniestralidad vial no ha disminuido, sobre todo porque a diario las noticias periodísticas hacen mención a la existencia de conductores de transport	Dado que la seguridad vial se encarga de prevenir y/o minimizar los daños y efectos que provocan los accidentes viales, se tiene el sistema de infracciones es el medio por el cual se quiere llegar a dicho fin, sin embargo en el Perú, más allá	Hubo tres entrevistas que la seguridad vial no es protegida por el sistema de infracciones en el Perú	Dos de los entrevistados tienen ideas dispersas, mientras que el entrevistado (E2) indicó que el sistema de infracciones es sancionador más no preventivo, el (E7) indicó que el reglamento nacional de tránsito no cumple con su función preventiva general o especial	Se puede inferir, que la seguridad vial no es protegida en su totalidad por el sistema de infracciones, y no cumple el rol preventivo para el cual fue creado.

			<p>actual sistema, toda vez que el mismo solo impone sanciones más no cuenta con un programa ex ante como sería un programa de educación vial.</p>		<p>tiemp0s que han ido aumentando o sanciones y otras creando nuevas, se ha tratado de implantar la medida coercitiva que el estado tiene como poder, de regular la sociedad, es por ello la seguridad vial como eje central de un Estado tiene que ser resguarda por la norma, pero no sólo basta con regular conductas y</p>	<p>como conductor, pasajero y/o peatón, a fin de usar correctamente la vía pública, protegiendo la integridad de las personas y a su vez previene las acciones abusivas que atentan contra los derechos de toda persona.</p>	<p>e público que reinciden en la comisión de infracciones de tránsito, por ello se deben implementar verdaderas políticas públicas que contribuyan con la protección de la seguridad vial.</p>	<p>de que todo conductor debe conocer el reglamento de tránsito, considero que se necesita mayor difusión y concientización de las reglas de tránsito, para generar una cultura de prevención, dado que peatones y conductores son infractores hay veces en igual medida, entonces</p>		
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

					sancionarla s, pues las infraccione s solo son un eje del conjunto de medidas para la seguridad Vial, por ello que con las infraccione s no basta para resguardar la seguridad vial.			la seguridad vial en la práctica no está protegida por el sistema de infraccion es por falta de voluntad en su pleno conocimi ento y aplicació n			
<b>2. ¿Consid era Ud. que el</b>	Yo creo que más que formativ	En alusión a la respuesta anterior,	En lo absoluto. Los legisladore	No. Ya que hay poca difusión	No, ya que el sistema Penal peruano es	El sistema penal peruano,	No, a pesar de que se han	Consider o que el sistema penal se	Hubo seis entrevista dos que coinciden	Así mismo el E (8), indicó que las penas bajas,	El sistema vial no contempla un sistema preventivo sino

<p><b>sistema penal peruano contiene un adecuado tratamiento preventivo o contra los accidentes de tránsito?</b></p>	<p>o; es netamente regresivo y disperso .</p>	<p>considero que nuestro sistema vial no contempla un sistema preventivo sino más bien sancionador, por lo que, debería implementarse un verdadero sistema de prevención con educación vial, no solo para los conductores sino también para los peatones que con su accionar imprudente son muchas veces los causantes</p>	<p>s en lo general son reactivos ante las situaciones coyunturales; claro ejemplo se tuvo hace poco más de dos años en enero del 2020 cuando ocurre un accidente como la deflagración de gas en Villa el Salvador y automáticamente nuestro Gobierno creó el artículo 273 - Sobre producción de peligro, sobre</p>	<p>de las reglas de tránsito ya sea vehicular como peatonal.</p>	<p>un ente de impulsión la coerción ante una conducta penalmente relevante, en ese sentido la regulación de los delitos culposos a diferencia de los dolosos, se valoran no sólo desde en propio código penal en su parte especial, sino también bajo la interpretación doctrinaria y jurisprudencia de la parte general y de las sentencias</p>	<p>mediante Decreto de Urgencia N° 019-2020, el mismo que garantiza la Seguridad Vial, según la quinta modificación del numeral 1 del segundo párrafo del artículo 121 del Código Penal aprobado por el Decreto Legislativo N° 635. El presente Decreto de Urgencia tiene por</p>	<p>incrementado el costo de las papeletas de tránsito, esto no disuade a los conductores para evitar las infracciones de tránsito, considero que es necesario que la imposición de multas vaya de la mano con una verdadera política de concientización, a través de charlas, sobre capacitaciones</p>	<p>esfuerza cada vez más por penalizar más las conductas que infringen la normativa de tránsito, ello en razón que hay un bien jurídico protegido más importante que puede ampararse, tal como es el cuerpo, la vida y la salud, pero aun así el tratamiento preventivo o recae en el aspecto o</p>	<p>en señalar que el sistema penal peruano no contempla un adecuado tratamiento preventivo contra los accidentes de tránsito, por el contrario cuenta con un sistema castigador .</p>	<p>no cambian la conducta de las personas, es por ese motivo que las investigaciones que se acogen a un principio de oportunidad, por lo general vuelven a reincidir.</p>	<p>más bien sancionador, por lo que, debería implementarse un verdadero sistema de prevención con educación vial, además, las penas suspendidas o principiadas de oportunidad, no son disuasorios del delito</p>
--	---	--	--	--	--	---	--	---	---	---	--

		<p>también de los accidentes de tránsito.</p> <p>penalizando una conducta administrativa sancionable. Es decir, no existe una cultura actual de prevención contra los accidentes de tránsito, no se trata de sobrepenalizar las penas sino de crear.</p> <p>Analizar de qué manera la seguridad vial es protegida por el sistema penal peruano y si es necesaria su</p>		<p>que hermana los órganos de justicia, del mismo modo la aplicación para el criterio en ámbito penal se da bajo la norma de tránsito como norma general reguladora de conductas, es por ello que la norma penal no es preventiva en su aplicación, sin embargo la función de la pena se deriva de la percepción de la prevención general, al</p>	<p>finalidad garantizar la vida, integridad, seguridad y salud de la población, a través del fortalecimiento de la institucionalidad y del marco regulatorio en materia de seguridad vial que permita la gestión y fiscalización en materia de transporte y tránsito terrestre,</p>	<p>dirigidas a los conductores del transporte público y taxistas, porque son estos mas infringen las normas de tránsito.</p>	<p>función preventiva del derecho penal en general.</p>		
--	--	---	--	---	---	--	---	--	--

			reestructuración típica en Callao 2021 programas de prevención determinados para evitar que se realicen accidentes y de tenerlos, sean cada vez en su minoría.		imponerse penas limitativa de libertad	y de sus servicios complementarios para la prevención de accidentes de tránsito; asimismo establecer estándares de seguridad en las vías públicas terrestres . Por un lado, considero que la Ley es clara, en vista que las medidas son drásticas . Por otro lado, no surte efectos positivos					
--	--	--	--	--	--	---	--	--	--	--	--

						en la cultura de vial de los ciudadanos, teniendo como consecuencia que los accidentes continúen. Para finalizar, el nivel de corrupción en la institución policial ha llegado a niveles extremos por la carencia de valores y de una falta de vocación, generando un gran problema					
--	--	--	--	--	--	---	--	--	--	--	--



						dentro de nuestra institución, con un buen porcentaje de efectivos que no hacen cumplir la Ley.					
<b>3.¿Considera Ud. que, en el sistema penal peruano actual, cumple con la función de prevención general y especial en delitos de accidentes de tránsito?</b>	Yo; creo que hay mucho por desarrollar, no hoy prisión preventiva, y efecto por los delitos de accidentes de tránsito, no existe por ejemplo en esta operación juzgado	Considero que nuestro sistema penal en general no cumple una función preventiva y resocializa a los delincuentes sino la función sancionadora, sin embargo, las estadísticas comprueban que dicha función en	Si bien contamos con los aparatos legales del artículo 124 en su último párrafo del código penal, así como el Reglamento de Tránsito, no considero que cumpla la función de prevención general y especial	Nuestro código esta la figura de los delitos culposos, pero cuando el delito ya se dio pero no existe alguna norma de manera de prevención, últimamente el estado incorporó el art. 273 A cuando	La teoría de la pena tanto en su prevención general y especial, tiene un fin la rehabilitación de reo, después de haber cumplido su pena limitativa de libertad, no obstante, al llegar a imponerse una pena por un delito culposos, a	Si la cumple. Sin embargo, existen situaciones exógenas que evitan que la Ley se cumpla cabalmente.	Que si bien es cierto la ley es clara, la medida al no ser drásticas, así por ejemplo se puede ver que una persona puede tener 5 a 6 casos de conducción en estado de ebriedad	Considero que ese fin es importante pero no está asignado al derecho penal, si no va de mano con la educación y la potencialización de la difusión de la conducta prohibida por	Hubo seis entrevistas que señalan que el sistema penal peruano actual, no cumple con la función de prevención general y especial en delitos de tránsito, sin embargo, las estadísticas	Dos de las versiones son dispersas, mientras que el E (4) explica el delito culposos, el E (8) indicó que no solo le está asignado al derecho penal, si no va de mano con la educación y la potencialización de la difusión de la conducta prohibida	En el Perú, la prevención de accidentes de tránsito, no está regulada, en primer lugar, porque es una infracción y no un delito

	<p>s especializados en esa materia, no obstante, su índice de incidencia.</p>	<p>poco o nada contribuye para aminorar la comisión de delitos en general y tampoco los culposos como lo son provocados por accidentes de tránsito.</p>	<p>frente a los accidentes de tránsito.</p>	<p>los conductores manejen sin la documentación reglamentaria se podría decir que se tome como una manera de prevención para un mejor manejo</p>	<p>diferencia de los conductores ya en cárcel llegan a tener una percepción de la conducta que lo llevó a ingresar a un centro penitenciario, pues el tener tantos reos por distintos delitos, crea personas con distintas percepciones y hasta se puede aseverar que purgar una condena con pena de cárcel cambia valores del</p>		<p>y seguir libre, culminando 2 o 3 de esos casos con principio de oportunidad, y los otros con sentencias condicionales, en ese sentido considero que no cumple con su función preventiva general o especial.</p>	<p>entidades estatales que coadyuvan a este fin, adentrándose incluso en la educación básica (primaria, secundaria) como primer nivel de prevención, respecto a la prevención General. Respecto a la prevención especial definitivamente se debe tener como aliciente el uso de</p>	<p>as comprueban que la función sancionadora en poco o nada contribuye para aminorar la comisión de delitos</p>		
--	---	---	---	--	--	--	--	---	---	--	--

				reo, pues un penal no en la realidad no rehabilita más bien cambia a las personas que pueden haber estado por un delito culposo donde su voluntad del acto que los llevó a estar sentenciados no era directa sino más bien una imprudencia que conllevó a que sea ingresado a un penal, ya que llevamos años incrementa			salidas alternativas como forma de oportunidad de resarcir la pena con la advertencia que una nueva conducta ya no tendría ese beneficio, con lo cual se crea conciencia del actuar de la persona.			
--	--	--	--	---	--	--	--	--	--	--

					ndo penas y poniendo mediáticamente a personas por los hechos culposos, pero con ello no se ha reducido la incidencia de los accidentes.						
<b>4.¿Considera Ud. que las penas con las que se sancionan los delitos de accidentes de tránsito resultan apropiadas para proteger el bien jurídico protegido?</b>	Yo creo que las normas hoy; lo que falta es consensuarlas y adaptarlas a la realidad, hay que desarrollar medios de la formulas preventivas; y las salidas	El agravamiento de las penas no ha resultado un factor disuasivo en relación a la comisión de los delitos en general y menos aún los culposos.	Considero que no se trata de sobrepenalizar las conductas sino organizarlas y que sean menos abstractas. No es posible que un aspecto cuantitativo como los días de incapacida	Que, si, me parecen adecuadas.	Teniendo como bien jurídico la vida el cuerpo y la salud de las personas, y donde el derecho penal no llega antes que se susciten los hechos lesivos en acciones culposas, las penas Como instrument	Si me parecen adecuadas.	Considero que al ser penas bajas, las investigaciones en su mayoría culminan mediante el principio de oportunidad o acuerdo reparatoria, si bien son parte del	Considero que si, al ser delitos de peligro abstracto en muchos casos, es natural que las penas sean menores dada la conducta, lo cual da pie al uso de mecanismos de	La totalidad de los entrevistados han señalado que, con las que se sancionan los delitos de accidente de tránsito si resultan apropiadas para proteger el bien jurídico protegido	No existe divergencias en esta pregunta, todos los entrevistados han señalado que las penas en lo accidentes de tránsito no resultan apropiadas para proteger el bien jurídico	Las penas con las que se sancionan los delitos de tránsito no resultan apropiadas, y falta un consenso entre las personas.

	<p>alternativas al proceso que los casos de menor relevancia pena.</p>		<p>d menores a 5 días sean por se faltas culposas; incluso en los casos de lesiones culposas agravadas por accidentes de tránsito. De igual manera un delito de homicidio culposo agravado por manejar un vehículo en estado de ebriedad tenga casi la misma pena que un delito de lesiones culposas</p>		<p>o de sanción por parte de accidentes de del estado en respuesta al clamor social de regular actos de esa índole, no depende de las propias penas sino más bien que su aplicación en la sanción penal, puesto que cada conducta tiene un estudio de causalidad y aplicación en base a los principios constitucionales y que el derecho</p>		<p>derecho premial, no contribuy en a evitar en el futuro la comisión de este tipos de delitos.</p>	<p>simplificación del proceso, uso de salidas alternativas, etc. Así tenemos que incluso muchos accidentes de tránsito son de conducta culposa o de dolo eventual, por lo cual se tiene que atender esa situación con la pena respectiva.</p>			
--	--	--	--	--	--	--	---	---	--	--	--

			agravadas .		toma como base en aplicación a una pena por tipo de conducta, es por ello que una pena impuesta a una persona A tiene muchas aristas con la pena impuesta a una persona B, así ambos hechos tengan similitudes en la forma. pues de ser apropiadas están debidamente reguladas bajo el contexto social, sin embargo, su aplicación						
--	--	--	-------------	--	--	--	--	--	--	--	--

					en bajo la interpretación del derecho de cada ente jurisdiccional						
<b>5.¿Considera Ud. que las multas con las que se sanciona a los conductores imprudentes, ayuda a la prevención de accidentes de tránsito?</b>	Si, aunque suelen ser poco eficientes, siendo que los trabajos comunitarios o jornadas sociales, tales como limpieza de calles, pintar señales de tránsito resultaran más efectivas .	Considero que no tiene un efecto preventivo, muchos conductores no cancelan sus multas y siguen conduciendo sin problema e infringiendo el reglamento nacional de tránsito e incluso hay personas que cometen multas y no tienen licencia de conducir, por lo que,	No, porque estás no guardan ni uniformidad, ni publicidad y mucho menos una idea de coto a estas malas conductas. Para dar un ejemplo, las multas a nivel del distrito de Lima tienen distinta forma o facilidades de pago que las de la provincia	No, porque el dinero que es recaudado por el ministerio de transportes y comunicaciones no se sabe cuál es el delito que le da, ya que no haya campaña para los conductores y peatones para que tomen conciencia que no se puede manejar	No, puesto que cada sanción es independiente a cada conductor, que cometió una infracción al tránsito, y así se impongan más sanciones no se ataca a la imprudencia por ese lado solo es individualizada por sujeto, más la cultura de la imprudencia campea	Si ayuda, Sin embargo, no hay una buena regulación o fiscalización para hacer cumplir con verdadera conciencia a los requisitos para obtener una licencia, y como consecuencia se ve la gran cantidad de	Considero que las sanciones administrativas si contribuyen a la prevención y disminución de los accidentes de tránsito, en el sentido que evitará que el infractor en el futuro siga cometiendo estas infracciones por el temor	Considero que las multas pecuniarias si ayudan como tema de prevención, dado que por experiencia hay veces se sabe que mucha gente evita la sanción económica porque en desmedro de su bienestar y sienten que	Hubo cuatro entrevistas que señalan que las multas suelen ser poco eficientes, para la prevención del delito de accidentes de tránsito, que los trabajos comunitarios o jornadas sociales, tales como limpieza de calles, pintar señales	Hubo cuatro entrevistados que han señalado que las multas no suelen ayudar a la prevención de accidentes de tránsito, además porque no guardan ni uniformidad, ni publicidad y	Se puede concluir indicando que las multas con las que se sanciona a los conductores imprudentes, no contribuyen con la prevención de accidentes, y las penas muchas veces no son proporcionales a los daños causados.

		<p>no considero que las multas prevengan los accidentes de tránsito.</p>	<p>constitucional del Callao; asimismo muchas de ellas en caso de las de exceso de velocidad, a veces, no guardan una proporcionalidad en el monto de las mismas. Como sucede en el Callao con multas por conducir por encima de 35km/h, lo que no resulta razonable ni proporcional por su nivel ínfimo de</p>	<p>en estado de ebriedad, no se puede ir a una velocidad más de la permitida.</p>	<p>en las calles.</p>	<p>irregularidades e imprudencia que cometen los conductores conllevan a cometer muchos accidentes con consecuencias fatales.</p>	<p>a una sanción pecuniaria, por lo general estas infracciones al reglamento de tránsito son factores contributivos para la producción un accidente, como por ejemplo pasarse la luz roja, desplazarse con un vehículo que no cuenta con revisión técnica etc.</p>	<p>esa afectación es más grave aún que la que pueda imponer la vía penal (una pena suspendida con reglas de conducta, etc.), entonces es una manera muy eficaz de prevenir las conductas riesgosas en el tránsito común.</p>	<p>de tránsito resultaran</p>		
--	--	--	---	---	-----------------------	---	--	--	-------------------------------	--	--



			<p>peligro ante dicha velocidad. Asimismo, no se informa debidamente a los conductores sobre las mismas, existe una aplicación desproporcionada o sin sustento en muchos de los casos por lo que se debe analizar si existe en el sistema penal peruano un adecuado tratamiento preventivo de la seguridad vial que</p>							
--	--	--	---	--	--	--	--	--	--	--

			las calles no se encuentran señalizadas o no se cuenta con una infraestructura vial que sostenga la imposición de papeletas.								
<b>6.¿Considera Ud. que la sistemática punitiva nacional integra adecuadamente la tipificación de los delitos que afectan la seguridad vial?</b>	Yo creo que se encuentran dispersos a nuestro ordenamiento jurídico.	Considero que se encuentra integrada adecuadamente en relación al bien jurídico protegido, estimo que no resulta necesario que se sistematice en un solo libro los delitos que afectan la	En lo absoluto, la sistemática punitiva nacional no estaría integrando adecuadamente la tipificación de los delitos que afectan la seguridad vial porque no seguimos un sistema de justicia	Que, si pero hay que dar mayor difusión.	Si, puesto que la vulneración del bien jurídico se expresa en la conducta de cada conductor que, bajo la imprudencia, negligencia o impericia, concurren en un acto culposo, donde bajo un proceso judicial es	Si lo considero. Sin embargo, hay un vacío legal entre la función que cumple la PNP y el Ministerio Público al momento de determinar responsa	Considero que, si se encuentra integrada, la única salvedad es la mínima punición para este tipo de delitos.	Considero que la función punitiva está avanzando con la inclusión de mas delitos, denomina dos de peligro común, tal como el de producción de peligro	Hubo seis de los entrevistados que han señalado que, la sistemática punitiva nacional integra adecuadamente la tipificación de los delitos que afectan la seguridad vial en	Hubo 2 de los entrevistados que han señalado que, la sistemática punitiva nacional no integra adecuadamente la tipificación de los delitos que afectan la seguridad vial, porque no seguimos un sistema de justicia penal acorde	La sistemática punitiva nacional integra adecuadamente la tipificación de los delitos que afectan la seguridad vial, no debería de haber cambios, estructurales dentro de la normativa peruana.

		seguridad vial.	penal acorde a las exigencias de la realidad vial peruana.		sentenciado, el tema no es adecuada integración conocen, sino en la aplicación del órgano jurisdiccional y del grado de lesión que se generó en una conducta determinada, puesto que nuestro Código como norma material expresa el sentir que el legislador traslada de nuestra sociedad.	bilidades en los infractores.		en el servicio público de transporte de pasajeros, que sanciona a quien asume el rol de conductor sin tener documentos y hace servicio público a personas, pero se está en el límite de la sanción administrativa a lo penal, por cuanto se entendería que esta se enmarca más dentro de la función	relación al bien jurídico protegido, estimo que no resulta necesario que se sistematice en un solo libro	a las exigencias de la realidad vial peruana.	
--	--	-----------------	--	--	---	-------------------------------	--	---	--	---	--

								preventiva de la norma.			
<b>7.¿Considera Ud. Que es necesario la configuración de un capítulo específico en el Código Penal, que sancione orgánicamente los delitos que afectan la seguridad vial?</b>	Sería ideal; por el alto grado de incidencia en los procesos penales; sobre todo en los asuntos penales.	No lo considero necesario.	Considero que si bien, necesitamos de políticas ex ante para prevención de estos delitos, también considero que resulta necesario modificar los artículos 124, 111; 273- A y 274 del código penal y si es necesario un capítulo específico pues que se cree uno. Todo con la intención	Sería necesario reunir un solo capítulo, ya que afecta los bienes jurídicos: vida seguridad pública.	Si, ya quedaría especificársela diferentes figuras jurídicas aplicar a determinados delitos por accidentes de tránsito, ya que si bien es cierto existen diferentes aspectos a valorar e a investigación de un hecho, que como delito culposo nace no de la intención sino de un hecho de dejar de prevenir o actuar con exceso de	Si sería necesario, se haría una modificación y podrían contemplarse nuevos delitos.	Considero que por una cuestión de sistemática jurídica, debe existir un capítulo específico en el Código Penal que recoja todos las aristas del tema de seguridad vial.	Considero que es suficiente lo estipulado en el código penal, por cuanto incluso debería simplificarse más bien en cuanto a determinar cuándo se configura delito, remitiéndose a la normativa específica en materia de tránsito, como una ley penal en blanco.	Hubo siete entrevistas que han señalado que es necesario la configuración de un capítulo específico en el Código Penal, que sancione orgánicamente los delitos que afectan la seguridad vial, por el alto grado de incidencia en los procesos penales	Solo el E (2) lo considera necesario	Que si seria necesario que se reagrupe en solo capítulo a los delitos que sancionan conductas que se cometen a través de la conducción de vehículos automotores

			de poder normar de manera orgánica los delitos en mención y se proteja los bienes jurídicos en cuestión		confianza al manipular un vehículo motorizado existiendo figura agravadas a la imputación del delito.						
<b>8. ¿Considera Ud., que crear tipos penales, para disminuir el índice de delitos de accidentes de tránsito realmente generan resultados exitosos en la protección del</b>	Yo necesariamente, creo en las salidas alternativas del proceso o en penas no rígidas, pero si eficaz para lo de la prisión.	Considero que la agravación de tipos penales no genera un efecto disuasivo en el sujeto activo. Reitero que resulta necesario un programa de educación vial, el que se realicen verdaderas pruebas entre estos test psicológico	Reitero que la solución no necesaria mente es crear más delitos, o sobre penalizar las conductas atribuidas a delitos culposos por accidentes de tránsito, porque como bien se señalan de manera	Creo que por, o pronto con lo que tenemos sería mejor difundir y alguno para llenar vacíos.	Que no, ya que los accidentes de tránsito nacen de una acción culposa, donde el individuo no tiene la intención de ocasionar daños materiales, personales la muerte prevención o cuidado al manipular un vehículo motorizado . Por lo que	Si se mitigarían los delitos de accidentes de tránsito y podría ponerse mucho mayor énfasis en la protección del bien jurídico.	Considero que, si bien en el caso se creen tipos penales a fin de disminuir los accidentes de tránsito, estos solo serán efectivos si van aparejados de sanciones efectivas que sean	Considero que podría disminuir, pero en una cantidad poco significativa, dado que está ampliamente demostrado que criminalizar las conductas o incrementar las penas no surte efecto en	Hubo cinco entrevistas dos que indicaron que crear tipos penales, no disminuye el índice de delitos de accidente s de tránsito, un efecto disuasivo en el sujeto activo.	Los otros dos entrevistados han señalado que si se mitigarían los delitos de tránsito y podría ponerse mucho mayor énfasis en la protección del bien jurídico	En conclusión, la creación de tipos penales, el agravar penas, no disminuye la criminalidad, lo que se debe de hacer es concientizar a los ciudadanos para evitar incurrir en delitos relacionados con el tráfico rodado.

<p><b>bien jurídico?</b></p>		<p>s a las personas que obtienen una licencia de conducir, que pasen por exámenes de manera anual para verificar que cumplan ciertos estándares y el no renovarles la licencia a quienes tengan por ejemplo un aproximado de tres multas.</p>	<p>culposa (accidental mente); sin embargo, resulta necesario organizarlos y especificar los adecuadamente a fin que se cautele los bienes jurídicos protegidos en estos casos y se envíe señales a la ciudadanía sobre la importancia de una cultura vial adecuada y que ante infracciones graves</p>		<p>se debería de adoptar más medidas de orientación y la capacitación a los usuarios de la vía sea dentro de su categoría e conductor o peatón.</p>		<p>internalizadas por la sociedad .</p>	<p>la disminución del delito, lo que si disminuye las conductas potencialmente criminales es la educación, concientización y difusión de las normas pertinentes.</p>			
------------------------------	--	---	--	--	---	--	---	--	--	--	--

## ANEXOS 5: OTRAS EVIDENCIAS



ESCUELA DE POSTGRADO

Señor (a):

Presente

Asunto: **Consentimiento informado**

Me es muy grato comunicarme con usted para expresarle mi saludo y así mismo, hacer de su conocimiento que, siendo estudiante del programa de maestría con mención en Derecho Penal y Procesal Penal, en la sede de Lima Norte, promoción 2021, requerimos validar los instrumentos con los cuales recogeremos la información necesaria para poder desarrollar nuestra investigación y con la cual optaremos el grado de MAESTRO.

El título de mi investigación es: LA PROTECCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL EN EL SISTEMA PENAL PERUANO Y LA NECESIDAD DE SU REESTRUCTURACIÓN TÍPICA - CALLAO 2021; ya que, la información que usted brinde será de gran ayuda porque sus respuestas ayudaran a generar información relevante para analizar y comprender el problema planteado.

.....  
Abog. Doménica Moncada Gálvez  
DNI N° 40675741

Por lo expresado el participante antes mencionado acepta voluntariamente participar y contribuye con su experiencia y profesionalismo en la referida entrevista, firmándola en señal de conformidad y autoriza la publicación



.....  
CLAUDIA HERMELINDA BARRALES CÁRRILLO  
XXIX  
QUINTO JUZGADO PENAL UNIPERSONAL PERMANENTE  
CORTE SUPERIOR DE JUSTICIA DEL CALLAO

DNI N°  
GUIA DE ENTREVISTA

Título: "La protección de la seguridad vial en el sistema penal peruano y la necesidad de su reestructuración típica - Callao 2021"

Nombre : *Blandia Barrault Gaulto*  
Cargo : *Juz. Penal*  
Institución : *Corte Superior del Callao*

OBJETIVO GENERAL

Analizar de qué manera la seguridad vial es protegida por el sistema penal peruano y si es necesaria su reestructuración típica en Callao 2021

Preguntas

1. ¿Considera Ud. en su experiencia, que la seguridad vial es protegida por el sistema de infracciones en el Perú?

*Si; pero es poco muy disperso*

2. ¿Considera Ud. que el sistema penal peruano contiene un adecuado tratamiento preventivo contra los accidentes de tránsito?

*No; creo que no que preventivo; es meramente repressivo y disperso.*



### OBJETIVO ESPECIFICO 1

Analizar si existe en el sistema penal peruano un adecuado tratamiento preventivo de la seguridad vial

3. ¿Considera Ud. que, en el sistema penal peruano actual, cumple con la función de prevención general y especial en delitos de accidentes de tránsito?

No; creo que hay muchas por desarrollar, no hay función preventiva, y respecto a los delitos de accidentes de tránsito, no existen por ejemplo en esta jurisdicción juzgados especializados, en su materia; no obstante por alto índice de reincidencia

4. ¿Considera Ud. que las penas con las que se sanciona los delitos de accidentes de tránsito resultan apropiadas para proteger el bien jurídico protegido?

No creo que nuevas leyes, lo que falta es conciliarlos y adaptarlos a la realidad. Hay que desarrollar nuevas también las formulas preventivas, y ser viables alternativas al proceso para los casos de menor relevancia penal

5. ¿Considera Ud. que las multas con las que se sanciona a los conductores imprudentes, ayuda a la prevención de accidentes de tránsito?

Si, aunque pueden ser poco eficientes, siendo que por trabajos comunitarios o jornadas sociales. Tal como limpiar calles; para los delitos de tránsito resultarían más efectivos

## OBJETIVO ESPECIFICO 2

Analizar de qué manera la tipificación de acciones en contra de la seguridad vial no contempladas en el código penal coadyuva en la prevención general.

6. ¿Considera Ud. que la sistemática punitiva nacional integra adecuadamente la tipificación de los delitos que afectan la seguridad vial?

*No creo que se encuentren dispuestos a puntos ordenamiento jurídico.*

7. ¿Considera usted que es necesario la configuración de un capítulo específico en el Código Penal, que sancione orgánicamente los delitos que afectan la seguridad vial?



*Sería ideal: por el alto grado de incidencia en los procesos penales; resalta en los puntos polí-*

8. ¿Considera Ud., que el crear tipos penales, para disminuir el índice de delitos de accidentes de tránsito realmente generan resultados exitosos en la protección del bien jurídico?

*No necesariamente; creo en los delitos alternativos del proceso.*

Muchas gracias por su participación.

*o si pensó que el tipo de pena ni aplica o por lo que la persona con*

Nombre del Entrevistado	Firma y Sello
<i>Claudia Barrantes Benito.</i>	  CLAUDIA HERNEZ BARRANTES CARRILLO JUEZ QUINTO JUZGADO PENAL IMPERSONAL PERMANENTE CORTE SUPERIOR DE JUSTICIA DEL CALLAO

## OBJETIVO ESPECIFICO 2

Analizar de qué manera la tipificación de acciones en contra de la seguridad vial no contempladas en el código penal coadyuva en la prevención general.

6. ¿Considera Ud. que la sistemática punitiva nacional integra adecuadamente la tipificación de los delitos que afectan la seguridad vial?

*No creo que se encuentren dispuestos a puntar verdaderamente jurídicos.*

7. ¿Considera usted que es necesario la configuración de un capítulo específico en el Código Penal, que sancione orgánicamente los delitos que afectan la seguridad vial?




*Sería ideal: por el alto grado de incidencia en los procesos penales; robados en los puntos polí.*

8. ¿Considera Ud., que el crear tipos penales, para disminuir el índice de delitos de accidentes de tránsito realmente generan resultados exitosos en la protección del bien jurídico?

*No necesariamente; creo en los pedidos alternativos de proceso.*

Muchas gracias por su participación.

*o en penas no otorgadas pero sí eficaces por la persona con*

Nombre del Entrevistado	Firma y Sello
<i>Claudia Barrantes Carrillo.</i>	   CLAUDIA HERMELINDA BARRANTES CARRILLO JUEZ QUINTO JUZGADO PENAL IMPERSONAL PERMANENTE CORTE SUPERIOR DE JUSTICIA DEL CALLAO

## GUIA DE ENTREVISTA

Título: "La protección de la seguridad vial en el sistema penal peruano y la necesidad de su reestructuración típica - Callao 2021"

Nombre : DENISSE GISELLE PICASSO PALACIOS

Cargo : JUEZ UNIPERSONAL

Institución : CORTE SUPERIOR DE JUSTICIA DEL CALLAO

### OBJETIVO GENERAL

Analizar de qué manera la seguridad vial es protegida por el sistema penal peruano y si es necesaria su reestructuración típica en Callao 2021

### Preguntas

1. ¿Considera Ud. en su experiencia, que la seguridad vial es protegida por el sistema de infracciones en el Perú?

Considero que nuestro sistema de infracciones es sancionador más no preventivo y eso solo podría solucionarse con un verdadero programa de educación vial.

2. ¿Considera Ud. que el sistema penal peruano contiene un adecuado tratamiento preventivo en contra de los accidentes de tránsito?

En alusión a la respuesta anterior, considero que nuestro sistema vial no contempla un sistema preventivo sino más bien sancionador, por lo que, debería implementarse un verdadero sistema de prevención con educación vial, no solo para los conductores sino también para los peatones que con su accionar imprudente son muchas veces los causantes también de los accidentes de tránsito.

### OBJETIVO ESPECIFICO 1

Analizar si existe en el sistema penal peruano un adecuado tratamiento preventivo de la seguridad vial

3. ¿Considera Ud. que, en el sistema penal peruano actual, cumple con la función de prevención general y especial en delitos de accidentes de tránsito?

Considero que nuestro sistema penal en general no cumple una función preventiva y resocializadora sino solo la función sancionadora, sin embargo, las estadísticas comprueban que dicha función en poco o nada contribuye para aminorar la comisión de delitos en general y tampoco los culposos como lo son provocados por accidentes de tránsito.

4. ¿Considera Ud. que las penas con las que se sanciona los delitos de accidentes de tránsito resultan apropiadas para proteger el bien jurídico protegido?

El agravamiento de las penas no ha resultado un factor disuasivo en relación a la comisión de los delitos en general y menos aun los culposos.

5. ¿Considera Ud. que las multas con las que se sanciona a los conductores imprudentes, ayuda a la prevención de accidentes de tránsito?

Considero que no tiene un efecto preventivo, muchos conductores no cancelan sus multas y siguen conduciendo sin problema e infringiendo el reglamento nacional de tránsito e incluso hay personas que cometen multas y no tienen licencia de conducir, por lo que, no considero que las multas prevengan los accidentes de tránsito.

## OBJETIVO ESPECIFICO 2

Analizar de qué manera la tipificación de acciones en contra de la seguridad vial no contempladas en el código penal coadyuva en la prevención general.
---

6. ¿Considera Ud. que la sistemática punitiva nacional integra adecuadamente la tipificación de los delitos que afectan la seguridad vial?

Considero que se encuentra integrada adecuadamente en relación al bien jurídico protegido, estimo que no resulta necesario que se sistematice en un solo libro los delitos que afectan la seguridad vial.

Señor (a):

Presente

Asunto: Consentimiento informado

Me es muy grato comunicarme con usted para expresarle mi saludo y así mismo, hacer de su conocimiento que, siendo estudiante del programa de maestría con mención en Derecho Penal y Procesal Penal, en la sede de Lima Norte, promoción 2021, requerimos validar los instrumentos con los cuales recogeremos la información necesaria para poder desarrollar nuestra investigación y con la cual optaremos el grado de MAESTRO.

El título de mi investigación es: LA PROTECCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL EN EL SISTEMA PENAL PERUANO Y LA NECESIDAD DE SU REESTRUCTURACIÓN TÍPICA - CALLAO 2021; ya que, la información que usted brinde será de gran ayuda porque sus respuestas ayudaran a generar información relevante para analizar y comprender el problema planteado.

Abog. Doménica Moncada Gálvez  
DNI N° 40675741

Por lo expresado el participante antes mencionado acepta voluntariamente participar y contribuye con su experiencia y profesionalismo en la referida entrevista, firmándola en señal de conformidad y autoriza la publicación



Firma  
Digital

Firmado digitalmente por GARCIA  
HERRERA Nelson Humberto FAU  
20131370301.ecf  
Motivo: Soy el autor del documento  
Fecha: 27.06.2022 21:41:22 -05:00

Abog. Nelson Humberto Garcia Herrera  
DNI N° 42292229

## GUIA DE ENTREVISTA

Título: “La protección de la seguridad vial en el sistema penal peruano y la necesidad de su reestructuración típica - Callao 2021”

Nombre : Nelson Humberto Garcia Herrera

Cargo : Fiscal Provincial

Institución : Fiscalía Provincial Corporativa de Tránsito y Seguridad Vial del Distrito  
Fiscal del Callao

### OBJETIVO GENERAL

Analizar de qué manera la seguridad vial es protegida por el sistema penal peruano y si es necesaria su reestructuración típica en Callao 2021
--

### Preguntas

1. ¿Considera Ud. en su experiencia, que la seguridad vial es protegida por el sistema de infracciones en el Perú?

El sistema de infracciones en el Perú castiga a los infractores a la ley vial, por ende, tiene como finalidad reprimir conductas contrarias al reglamento nacional de tránsito; en ese sentido, si bien eso se busca y con ello evitar la propagación de accidentes de tránsito; no basta en mi experiencia nuestro actual sistema, toda vez que el mismo solo impone sanciones más no cuenta con un programa ex ante como sería un programa de educación vial.

2. ¿Considera Ud. que el sistema penal peruano contiene un adecuado tratamiento preventivo en contra de los accidentes de tránsito?

En lo absoluto. Los legisladores en lo general son reactivos ante las situaciones coyunturales; claro ejemplo se tuvo hace poco más de dos años en enero del 2020 cuando ocurre un accidente como la deflagración de gas en Villa el Salvador y automáticamente nuestro Gobierno creó el artículo 273 -Sobre producción de peligro, sobrepenalizando una conducta administrativa sancionable. Es decir, no existe una cultura actual de prevención contra los accidentes de tránsito, no se trata de sobrepenalizar las penas sino de crear

programas de prevención determinados para evitar que se realicen accidentes y de tenerlos, sean cada vez en su minoría.

### OBJETIVO ESPECIFICO 1

Analizar si existe en el sistema penal peruano un adecuado tratamiento preventivo de la seguridad vial
--

3. ¿Considera Ud. que, en el sistema penal peruano actual, cumple con la función de prevención general y especial en delitos de accidentes de tránsito?

Si bien contamos con los aparatos legales del artículo 124 en su último párrafo del código penal, asicomo el Reglamento Nacional de Tránsito, no considero que cumpla la función de prevención general y especial frente a los accidentes de tránsito.

4. ¿Considera Ud. que las penas con las que se sanciona los delitos de accidentes de tránsito resultan apropiadas para proteger el bien jurídico protegido?

Considero que no se trata de sobrepenalizar las conductas sino organizarlas y que sean menos abstractas. No es posible que un aspecto cuantitativo como los días de incapacidad menores a 5 días sean per se faltas culposas; incluso en los casos de lesiones culposas agravadas por accidentes de tránsito. De igual manera un delito de homicidio culposo agravado por manejar un vehiculo en estado de ebriedad tenga casi la misma pena que un delito de lesiones culposas agravadas.

5. ¿Considera Ud. que las multas con las que se sanciona a los conductores imprudentes, ayuda a la prevención de accidentes de tránsito?

No, porque éstas no guardan ni uniformidad, ni publicidad y mucho menos una idea de coto a estas malas conductas. Para dar un ejemplo, las multas a nivel del distrito de Lima tienen distinta forma o facilidades de pago que las de la provincia constitucional del Callao; asimismo muchas de ellas en caso de las de exceso de velocidad, a veces, no guardan una proporcionalidad en el monto de las mismas. Como sucede en el Callao con multas por conducir por encima de 35km/h, lo que no resulta razonable ni proporcional por su nivel infimo de peligro ante dicha velocidad. Asimismo no se informa debidamente a los conductores sobre las mismas, existe una aplicación desproporcionada o sin sustento en muchos de los casos por lo



mismo que las calles no se encuentran señalizadas o no se cuenta con una infraestructura vial que sostenga la imposición de papeletas.

## OBJETIVO ESPECIFICO 2

Analizar de qué manera la tipificación de acciones en contra de la seguridad vial no contempladas en el código penal coadyuva en la prevención general.

6. ¿Considera Ud. que la sistemática punitiva nacional integra adecuadamente la tipificación de los delitos que afectan la seguridad vial?

En lo absoluto, la sistemática punitiva nacional no estaría integrando adecuadamente la tipificación de los delitos que afectan la seguridad vial porque no seguimos un sistema de justicia penal acorde a las exigencias de la realidad vial peruana.

7. ¿Considera usted que es necesario la configuración de un capítulo específico en el Código Penal, que sancione orgánicamente los delitos que afectan la seguridad vial?



Considero que si bien, necesitamos de políticas ex ante para prevención de estos delitos, también considero que resulta necesario modificar los artículos 124, 111; 273- A y 274 del código penal y si es necesario un capítulo específico pues que se cree uno. Todo con la intención de poder normar de manera orgánica los delitos en mención y se proteja los bienes jurídicos en cuestión.

8. ¿Considera Ud., que el crear tipos penales, para disminuir el índice de delitos de accidentes de tránsito realmente generan resultados exitosos en la protección del bien jurídico?

Reitero que la solución no necesariamente es crear más delitos, o sobrepenalizar las conductas atribuidas a delitos culposos por accidentes de tránsito, porque como bien se señala son de manera culposa (accidentalmente); sin embargo, resulta necesario organizarlos y especificarlos adecuadamente a fin que se cautele los bienes jurídicos protegidos en estos casos y se envíe señales a la ciudadanía sobre la importancia de una cultura vial adecuada y que ante infracciones graves

estas serán reprimidas con penas o multas que busquen reducir la incidencia de accidentes viales en nuestro sistema.

Muchas gracias por su participación .

Nombre del Entrevistado	Firma y Sello
Nelson Humberto Garcia Herrera	 Firma Digital  Firmado digitalmente por GARCIA HERRERA Nelson Humberto FAU 201313703D01 ac8 Motivo: Soy el autor del documento Fecha: 27.06.2022 21:41:33 -05:00



ESCUELA DE POSTGRADO

Señor (a):

Presente

Asunto: **Consentimiento informado**

Me es muy grato comunicarme con usted para expresarle mi saludo y así mismo, hacer de su conocimiento que, siendo estudiante del programa de maestría con mención en Derecho Penal y Procesal Penal, en la sede de Lima Norte, promoción 2021, requerimos validar los instrumentos con los cuales recogeremos la información necesaria para poder desarrollar nuestra investigación y con la cual optaremos el grado de MAESTRO.

El título de mi investigación es: LA PROTECCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL EN EL SISTEMA PENAL PERUANO Y LA NECESIDAD DE SU REESTRUCTURACIÓN TÍPICA - CALLAO 2021; ya que, la información que usted brinde será de gran ayuda porque sus respuestas ayudaran a generar información relevante para analizar y comprender el problema planteado.

Abog. Doménica Moncada Gálvez  
DNI N° 40675741

Por lo expresado el participante antes mencionado acepta voluntariamente participar y contribuye con su experiencia y profesionalismo en la referida entrevista, firmándola en señal de conformidad y autoriza la publicación

Carmen Z. Hizarro Lujan  
Abog.  
DNI N° 25566443

## GUIA DE ENTREVISTA

**Título: “La protección de la seguridad vial en el sistema penal peruano y la necesidad de su reestructuración típica - Callao 2021”**

Nombre : Carmen Zoraida Pizarro lujan

Cargo : Fiscal Provincial

Institución : Ministerio Público

### OBJETIVO GENERAL

Analizar de qué manera la seguridad vial es protegida por el sistema penal peruano y si es necesaria su reestructuración típica en Callao 2021

#### Preguntas

1. ¿Considera Ud. en su experiencia, que la seguridad vial es protegida por el sistema de infracciones en el Perú?

Que, si pero no son muy difundidas por Estado y La Policía Nacional del Perú.

2. ¿Considera Ud. que el sistema penal peruano contiene un adecuado tratamiento preventivo en contra de los accidentes de tránsito?

No. Ya que hay poca difusión de las reglas de tránsito ya sea vehicular como peatonal.

### OBJETIVO ESPECIFICO 1

Analizar si existe en el sistema penal peruano un adecuado tratamiento preventivo de la seguridad vial

3. ¿Considera Ud. que, en el sistema penal peruano actual, cumple con la función de prevención general y especial en delitos de accidentes de tránsito?

Nuestro código esta la figura de los delito culposos, pero cuando el delito ya se dio pero no existe alguna norma de manera de prevención , últimamente el estado incorporo el art.273 A cuando los cocnductores manejan sin la documentación reglamentaria se podria decir que se tome como una manera de prevención para una mejor manejo.

---

4. ¿Considera Ud. que las penas con las que se sanciona los delitos de accidentes de tránsito resultan apropiadas para proteger el bien jurídico protegido?

Que, si.

5. ¿Considera Ud. que las multas con las que se sanciona a los conductores imprudentes, ayuda a la prevención de accidentes de tránsito?

No porque el dinero que es recaudado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones no se sabe cual es el destino que le da, ya que no haya campaña para los conductores y peatones para que tomen conciencia que no se puede manejar en estado deebriedad, no se puede ir a una velocidad mas de la permitida

---

## OBJETIVO ESPECIFICO 2

Analizar de qué manera la tipificación de acciones en contra de la seguridad vial no contempladas en el código penal coadyuva en la prevención general.

6. ¿Considera Ud. que la sistemática punitiva nacional integra adecuadamente la tipificación de los delitos que afectan la seguridad vial?  
Que, si pero hay que dar mayor difusión

7. ¿Considera usted que es necesario la configuración de un capítulo específico en el Código Penal, que sancione orgánicamente los delitos que afectan la seguridad vial?

Sería necesaria reunir en un solo capítulo , ya que afecta los bienes jurídicos: vida, seguridad pública,

8. ¿Considera Ud., que el crear tipos penales, para disminuir el índice de delitos de accidentes de tránsito realmente generan resultados exitosos en la protección del bien jurídico?

Creo que por lo pronto con lo que tenemos sería mejor difundir y alguno para llenar vacíos

Muchas gracias por su participación .

Nombre del Entrevistado	Firma y Sello
Carmen Zoraida Pizarro Lujan	 CARMEN ZORAIDA PIZARRO LUJAN Fiscal Provincial Fiscalía Provincial Corporativa de Tránsito y Seguridad Vial del Callao

Señor (a):

Presente

Asunto: Consentimiento informado

Me es muy grato comunicarme con usted para expresarle mi saludo y así mismo, hacer de su conocimiento que, siendo estudiante del programa de maestría con mención en Derecho Penal y Procesal Penal, en la sede de Lima Norte, promoción 2021, requerimos validar los instrumentos con los cuales recogeremos la información necesaria para poder desarrollar nuestra investigación y con la cual optaremos el grado de MAESTRO.

El título de mi investigación es: LA PROTECCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL EN EL SISTEMA PENAL PERUANO Y LA NECESIDAD DE SU REESTRUCTURACIÓN TÍPICA - CALLAO 2021; ya que, la información que usted brinde será de gran ayuda porque sus respuestas ayudaran a generar información relevante para analizar y comprender el problema planteado.



.....  
Abog. Doménica Moncada Gálvez  
DNI N° 40675741

Por lo expresado el participante antes mencionado acepta voluntariamente participar y contribuye con su experiencia y profesionalismo en la referida entrevista, firmándola en señal de conformidad y autoriza la publicación



.....  
Abog. Eduardo Zamora Rivera  
DNI N° 07469033

## GUIA DE ENTREVISTA

**Título: “La protección de la seguridad vial en el sistema penal peruano y la necesidad de su reestructuración típica - Callao 2021”**

**Nombre : EDUARDO ZAMORA RIVERA**

**Cargo : DEFENSOR PÚBLICO**

**Institución : MINISTERIO DE JUSTICIA-DIRECCION DISTRITAL DE DEFENSA  
PUBLICA DEL CALLAO**

### OBJETIVO GENERAL

Analizar de qué manera la seguridad vial es protegida por el sistema penal peruano y si es necesaria su reestructuración típica en Callao 2021

### Preguntas

- 1. ¿Considera Ud. en su experiencia, que la seguridad vial es protegida por el sistema de infracciones en el Perú?**

No, porque a pesar de que se imponen existen multas elevadas en las infracciones de tránsito, la siniestralidad vial no ha disminuido, sobre todo porque a diario las noticias periodísticas hacen mención a la existencia de conductores de transporte público que reinciden en la comisión de infracciones de tránsito, por ello se deben implementar verdaderas políticas públicas que contribuyan con la protección de la seguridad vial.

- 2. ¿Considera Ud. que el sistema penal peruano contiene un adecuado tratamiento preventivo en contra de los accidentes de tránsito?**

No, a pesar de que se han incrementado el costo de las papeletas de tránsito, esto no disuade a los conductores para evitar las infracciones de tránsito, considero que es necesario que la imposición de multas vaya de la mano con una verdadera política de concientización, a través de charlas, sobre capacitaciones dirigidas a los conductores del transporte público y taxistas, porque son estos quienes más infringen las normas de tránsito.

### OBJETIVO ESPECIFICO 1

Analizar si existe en el sistema penal peruano un adecuado tratamiento preventivo de la seguridad vial



3. **¿Considera Ud. que, en el sistema penal peruano actual, cumple con la función de prevención general y especial en delitos de accidentes de tránsito?**

Que si bien es cierto la ley es clara, la medida al no ser drásticas, así por ejemplo se puede ver que una misma persona puede tener 5 a 6 casos de conducción en estado de ebriedad y seguir libre, culminando 2 o 3 de esos casos con principio de oportunidad, y los otros con sentencias condicionales, en ese sentido considero que no cumple con su función preventiva general o especial.

4. **¿Considera Ud. que las penas con las que se sanciona los delitos de accidentes de tránsito resultan apropiadas para proteger el bien jurídico protegido?**

Considero que al ser penas bajas, las investigaciones en su mayoría culminan mediante el principio de oportunidad o acuerdo reparatoria, si bien son parte del derecho premial, no contribuyen a evitar en el futuro la comisión de este tipos de delitos.

5. **¿Considera Ud. que las multas con las que se sanciona a los conductores imprudentes, ayuda a la prevención de accidentes de tránsito?**

Considero que las sanciones administrativas si contribuyen a la prevención y disminución de los accidentes de tránsito, en el sentido que evitará que el infractor en el futuro siga cometiendo estas infracciones por el temor a una sanción pecuniaria, por lo general estas infracciones al reglamento de tránsito son factores contributivos para la producción un accidente, como por ejemplo pasarse la luz roja, desplazarse con un vehículo que no cuenta con revisión técnica etc.

#### OBJETIVO ESPECIFICO 2

Analizar de qué manera la tipificación de acciones en contra de la seguridad vial no contempladas en el código penal coadyuva en la prevención general.
---

6. **¿Considera Ud. que la sistemática punitiva nacional integra adecuadamente la tipificación de los delitos que afectan la seguridad vial?**

Considero que, si se encuentra integrada, la única salvedad es la mínima punición para este tipo de delitos.


7. **¿Considera usted que es necesario la configuración de un capítulo específico en el Código Penal, que sancione orgánicamente los delitos que afectan la seguridad vial?**

Considero que por una cuestión de sistemática jurídica, debe existir un capítulo específico en el Código Penal que recoja todos las aristas del tema de seguridad vial.

8. **¿Considera Ud., que el crear tipos penales, para disminuir el índice de delitos de accidentes de tránsito realmente generan resultados exitosos en la protección del bien jurídico?**

Considero que, si bien en el caso se creen tipos penales a fin de disminuir los accidentes de tránsito, estos solo serán efectivos si van aparejados de sanciones efectivas que sean internalizadas por la sociedad.

Muchas gracias por su participación .

Nombre del Entrevistado	Firma y Sello
ZAMORA RIVERA EDUARDO	 ZAMORA RIVERA EDUARDO DEFENSOR PUBLICO



ESCUELA DE POSTGRADO

Señor (a):

Presente

Asunto: Consentimiento informado

Me es muy grato comunicarme con usted para expresarle mi saludo y así mismo, hacer de su conocimiento que, siendo estudiante del programa de maestría con mención en Derecho Penal y Procesal Penal, en la sede de Lima Norte, promoción 2021, requerimos validar los instrumentos con los cuales recogeremos la información necesaria para poder desarrollar nuestra investigación y con la cual optaremos el grado de MAESTRO.

El título de mi investigación es: LA PROTECCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL EN EL SISTEMA PENAL PERUANO Y LA NECESIDAD DE SU REESTRUCTURACIÓN TÍPICA - CALLAO 2021; ya que, la información que usted brinde será de gran ayuda porque sus respuestas ayudaran a generar información relevante para analizar y comprender el problema planteado.

.....  
Abog. Doménica Moncada Gálvez  
DNI N° 40675741

Por lo expresado el participante antes mencionado acepta voluntariamente participar y contribuye con su experiencia y profesionalismo en la referida entrevista, firmándola en señal de conformidad v autoriza la publicación

  
Abog. BRISSHAN ORLANDO HUAMAN ESTANISH  
R.O.U. N° 004.3363  
DEFENSOR PÚBLICO  
Órgano Superior de Defensa Pública y Acceso a la Justicia  
Ministerio de Justicia y Derechos Humanos

.....  
Abog. Brisshan Orlando Huaman Estanish.  
DNI N° 44045627  
GUIA DE ENTREVISTA

**Título: “La protección de la seguridad vial en el sistema penal peruano y la necesidad de su reestructuración típica - Callao 2021”**

Nombre : Brisshan Orlando Huaman Estanish..

Cargo : Defensor Publico

Institución : Ministerio de Justicia y Derechos Humanos

### OBJETIVO GENERAL

Analizar de qué manera la seguridad vial es protegida por el sistema penal peruano y si es necesaria su reestructuración típica en Callao 2021

#### Preguntas

1. ¿Considera Ud. en su experiencia, que la seguridad vial es protegida por el sistema de infracciones en el Perú?

Dado que la seguridad vial se encarga de prevenir y/o minimizar los daños y efectos que provocan los accidentes viales, se tiene el sistema de infracciones es el medio por el cual se quiere llegar a dicho fin, sin embargo en el Perú, mas alla de que todo conductor debe conocer el reglamento de transito, considero que se necesita mayor difusion y concientizacion de las reglas de transito, para generar una cultura de prevencion, dado que peatones y conductores son infractores hay veces en igual medida, entonces la seguridad vial en la practica no esta protegida por el sistema de infracciones por falta de voluntad en su pleno conocimiento y aplicacion

2. ¿Considera Ud. que el sistema penal peruano contempla un adecuado tratamiento preventivo contra los accidentes de tránsito?

Considero que el sistema penal se esfuerza cada vez mas por penalizar mas las conductas que infringen la normativa de transito, ello en razon que hay un bien juridico protegido mas importante que puede ampararse, tal como es el cuerpo, la vida y la salud, pero aun asi el tratamiento preventivo recae en el aspecto o funcion preventiva del derecho penal en general.

### OBJETIVO ESPECIFICO 1

Analizar si existe en el sistema penal peruano un adecuado tratamiento preventivo de la seguridad vial

3. ¿Considera Ud. que, en el sistema penal peruano actual, cumple con la función de prevención general y especial en delitos de accidentes de tránsito?

Considero que ese fin es importante pero no solo le esta asignado al derecho penal, si no va de mano con la educacion y la potencializacion de la difusion de la conducta prohibida por entidades estatales que coadyuden a este fin, adentrándose incluso en la educacion basica (primaria, secundaria) como primer nivel de prevencion, respecto a la prevencion general. Respecto a la prevencion especial definitivamente se debe tener como aliciente el uso de salidas alternativas como forma de oportunidad de resarcir la pena con la advertencia que una nueva conducta ya no tendria ese beneficio, con lo cual se crea conciencia del actuar de la persona.

4. ¿Considera Ud. que las penas con las que se sanciona los delitos de accidentes de tránsito resultan apropiadas para proteger el bien jurídico protegido?

Considero que si, al ser delitos de peligro abstracto en muchos casos, es natural que las penas sean menores dada la conducta, lo cual da pie al uso de mecanismos de simplificacion del proceso, uso de salidas alternativas, etc. Asi tenemos que incluso muchos accidentes de transito son de conducta culposa o de dolo eventual, por lo cual se tiene que atender esa situacion con la pena respectiva.

5. ¿Considera Ud. que las multas con las que se sanciona a los conductores imprudentes, ayuda a la prevención de accidentes de tránsito?

Considero que las multas pecuniarias si ayudan como tema de prevencion, dado que por experiencia hay veces se sabe que mucha gente evita la sancion economica porque va en desmedro de su bienestar y sienten que esa afectacion es mas grave aun que la que pueda imponer la via penal (una pena suspendida con reglas de conducta,etc), entonces es una manera muy eficaz de prevenir las conductas riesgosas en el transito comun.

## OBJETIVO ESPECIFICO 2

Analizar de qué manera la tipificación de acciones en contra de la seguridad vial no contempladas en el código penal coadyuva en la prevención general.
---

6. ¿Considera Ud. que la sistemática punitiva nacional integra adecuadamente la tipificación de los delitos que afectan la seguridad vial?

Considero que la función punitiva está avanzando con la inclusión de más delitos, denominados de peligro común, tal como el de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros, que sanciona a quien asume el rol de conductor sin tener documentos y hace servicio público a personas, pero se está en el límite de la sanción administrativa a lo penal, por cuanto se entendería que esta se enmarca más dentro de la función preventiva de la norma.

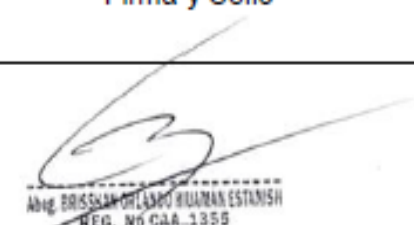
7. ¿Considera usted que es necesario la configuración de un capítulo específico en el Código Penal, que sancione orgánicamente los delitos que afectan la seguridad vial?

Considero que es suficiente lo estipulado en el código penal, por cuanto incluso debería simplificarse más bien en cuanto a determinar cuando se configura delito, remitiéndose a la normativa específica en materia de tránsito, como una ley penal en blanco.

8. ¿Considera Ud., que el crear tipos penales, para disminuir el índice de delitos de accidentes de tránsito realmente generan resultados exitosos en la protección del bien jurídico?

Considero que podría disminuir pero en una cantidad poco significativa, dado que está ampliamente demostrado que criminalizar las conductas o incrementar las penas no surte efecto en la disminución del delito, lo que sí disminuye las conductas potencialmente criminales es la educación, concientización y difusión de las normas pertinentes.

Muchas gracias por su participación .

Nombre del Entrevistado	Firma y Sello
Brisshan Orlando Huaman Estanish	 Abg. BRISSHAN ORLANDO HUAMAN ESTANISH REG. N° C.A. 1355 DEFENSOR PÚBLICO Dirección General de Defensa Pública y Acceso a la Justicia Ministerio de Justicia y Derechos Humanos



ESCUELA DE POSTGRADO

Señor (a):

Presente

Asunto: **Consentimiento informado**

Me es muy grato comunicarme con usted para expresarle mi saludo y así mismo, hacer de su conocimiento que, siendo estudiante del programa de maestría con mención en Derecho Penal y Procesal Penal, en la sede de Lima Norte, promoción 2021, requerimos validar los instrumentos con los cuales recogeremos la información necesaria para poder desarrollar nuestra investigación y con la cual optaremos el grado de MAESTRO.

El título de mi investigación es: LA PROTECCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL EN EL SISTEMA PENAL PERUANO Y LA NECESIDAD DE SU REESTRUCTURACIÓN TÍPICA - CALLAO 2021; ya que, la información que usted brinde será de gran ayuda porque sus respuestas ayudaran a generar información relevante para analizar y comprender el problema planteado.

.....  
Abog. Doménica Moncada Gálvez  
DNI N° 40675741

Por lo expresado el participante antes mencionado acepta voluntariamente participar y contribuye con su experiencia y profesionalismo en la referida entrevista, firmándola en señal de conformidad y autoriza la publicación

  
.....  
DNI/N° 09479096

## GUIA DE ENTREVISTA

**Título: “La protección de la seguridad vial en el sistema penal peruano y la necesidad de su reestructuración típica - Callao 2021”**

Nombre : Elmer Blaine, Asenjo Bravo.

Cargo : ST1 PNP, perito en accidentes de tránsito

Institución : Policía Nacional del Perú. (UPIAT-PNP)

### OBJETIVO GENERAL

Analizar de qué manera la seguridad vial es protegida por el sistema penal peruano y si es necesaria su reestructuración típica en Callao 2021

### Preguntas

1. ¿Considera Ud. en su experiencia, que la seguridad vial es protegida por el sistema de infracciones en el Perú?

Considero que si, en vista de ser un conjunto de acciones y dispositivos que regulan y garantizan el correcto funcionamiento del tránsito a nivel nacional mediante la aplicación de leyes, reglamento, normativas y reglas de conducta, ya sea como conductor, pasajero y/o peatón, a fin de usar correctamente la vía pública, protegiendo la integridad de las personas y a su vez previene las acciones abusivas que atentan contra los derechos de toda persona.

2. ¿Considera Ud. que el sistema penal peruano contiene un adecuado tratamiento preventivo en contra de los accidentes de tránsito?

El sistema penal peruano, mediante Decreto de Urgencia N° 019-2020, el mismo que garantiza la Seguridad Vial, según la quinta modificación del numeral 1 del segundo párrafo del **artículo 121 del Código Penal** aprobado por el Decreto Legislativo N.° 635.

El presente Decreto de Urgencia tiene por finalidad garantizar la vida, integridad, seguridad y salud de la población, a través del fortalecimiento de la institucionalidad y del marco regulatorio en materia de seguridad vial que permita la gestión y fiscalización en materia de transporte y tránsito terrestre, y de sus servicios complementarios para la prevención de accidentes de tránsito; asimismo,



establecer estándares de seguridad en las vías públicas terrestres. Por un lado, considero que la Ley es clara, en vista que las medidas son drásticas. Por otro lado, no surte efectos positivos en la cultura de vial de los ciudadanos, teniendo como consecuencia que los accidentes continúen. Para finalizar, el nivel de corrupción en la institución policial ha llegado a niveles extremos por la carencia de valores y de una falta de vocación, generando un gran problema dentro de nuestra institución, con un buen porcentaje de efectivos que no hacen cumplir la Ley.

### OBJETIVO ESPECIFICO 1

Analizar si existe en el sistema penal peruano un adecuado tratamiento preventivo de la seguridad vial

3. ¿Considera Ud. que, en el sistema penal peruano actual, cumple con la función de prevención general y especial en delitos de accidentes de tránsito?

Si la cumple. Sin embargo existen situaciones exogenas que evitan que la Ley se cumpla cabalidad.

4. ¿Considera Ud. que las penas con las que se sanciona los delitos de accidentes de tránsito resultan apropiadas para proteger el bien jurídico protegido?

Si me parecen adecuadas.

5. ¿Considera Ud. que las multas con las que se sanciona a los conductores imprudentes, ayuda a la prevención de accidentes de tránsito?

Si ayuda. Sin embargo, no hay una buena regulación o fiscalización para hacer cumplir con verdadera conciencia los requisitos para obtener una licencia, y como consecuencia se ve la gran cantidad de irregularidades e imprudencia que cometen los conductores conllevando a cometer muchos accidentes con consecuencias fatales.

## OBJETIVO ESPECIFICO 2

Analizar de qué manera la tipificación de acciones en contra de la seguridad vial no contempladas en el código penal coadyuva en la prevención general.

6. ¿Considera Ud. que la sistemática punitiva nacional integra adecuadamente la tipificación de los delitos que afectan la seguridad vial?

Si lo considero. Sin embargo, hay un vacío legal entre la función que cumple la PNP y el ministerio Publico al momento de determinar responsabilidades en los infractores.

7. ¿Considera usted que es necesario la configuración de un capítulo específico en el Código Penal, que sancione orgánicamente los delitos que afectan la seguridad vial?

Si seria necesario, se haria una modificacion y podrian comtemplarce nuevos delitos.

8. ¿Considera Ud., que el crear tipos penales, para disminuir el índice de delitos de accidentes de tránsito realmente generan resultados exitosos en la protección del bien jurídico?

Si se mitigarian los delitos de accidentes de transito y podria poerce mucho mayor enfasis en la proteccion del bien juridico.

Muchas gracias por su participación .

Nombre del Entrevistado	Firma y Sello
Elmer B. ASENJO BRAVO	 SA - 31069221 Elmer Blaine ASENJO BRAVO ST1 PNP 

Señor (a):

Presente

Asunto: **Consentimiento informado**

Me es muy grato comunicarme con usted para expresarle mi saludo y así mismo, hacer de su conocimiento que, siendo estudiante del programa de maestría con mención en Derecho Penal y Procesal Penal, en la sede de Lima Norte, promoción 2021, requerimos validar los instrumentos con los cuales recogeremos la información necesaria para poder desarrollar nuestra investigación y con la cual optaremos el grado de MAESTRO.

El título de mi investigación es: LA PROTECCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL EN EL SISTEMA PENAL PERUANO Y LA NECESIDAD DE SU REESTRUCTURACIÓN TÍPICA - CALLAO 2021; ya que, la información que usted brinde será de gran ayuda porque sus respuestas ayudaran a generar información relevante para analizar y comprender el problema planteado.

.....  
Abog. Doménica Moncada Gálvez  
DNI N° 40675741

Por lo expresado el participante antes mencionado acepta voluntariamente participar y contribuye con su experiencia y profesionalismo en la referida entrevista, firmándola en señal de conformidad y autoriza la publicación

.....  
DN/ 42395162

DNI N°  
GUIA DE ENTREVISTA

**Título: "La protección de la seguridad vial en el sistema penal peruano y la necesidad de su reestructuración típica - Callao 2021"**

Nombre : Eber Manuel MONTENEGRO PERALES

Cargo : S1 PNP PERITO IAT

Institución : Policia Nacional del Peru.

**OBJETIVO GENERAL**

Analizar de qué manera la seguridad vial es protegida por el sistema penal peruano y si es necesaria su reestructuración típica en Callao 2021

**Preguntas**

**1. ¿CONSIDERA UD. EN SU EXPERIENCIA, QUE LA SEGURIDAD VIAL ES PROTEGIDA POR EL SISTEMA DE INFRACCIONES EN EL PERÚ?**

Los legisladores mediante el ds 016 mtc, se ha establecido la regulación de las conductas de nuestra sociedad, muy pluricultural de criterios tan divergentes, es por ello que cada conducta se encuentra regulada mediante la normativa, y de ella se da las conductas sancionable a su inobservancia, que en tiempos que han ido aumentando sanciones y otras creando nuevas, se ha tratado de implantar la medida coercitiva que el estado tiene como poder, de regular la sociedad, es por ello la seguridad vial como eje central de un Estado tiene que ser resguarda por la norma, pero no sólo basta con regular conducir y sancionarias, pues las infracciones solo son un eje del conjunto de medidas para la seguridad Vial, por ello que con las infracciones no basta para resguardar la seguridad vial.

**2. ¿CONSIDERA UD. QUE EL SISTEMA PENAL PERUANO CONTIENE UN ADECUADO TRATAMIENTO PREVENTIVO EN CONTRA DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO?.**

No, ya que el sistema Penal peruano es un ente de impulsar la coercion ante una conducta penalmente relevante, en ese sentido la regulación de

los delitos culposos a diferencia de los dolosos, se valoran no sólo desde en propio código penal en su parte especial, sino también bajo la interpretación doctrinaria y jurisprudencia de la parte general y de las sentencia que hermana los órganos de justicia, del mismo modo la aplicación para el criterio en ámbito penal se da bajo la norma de tránsito como norma general reguladora de conductas, es por ello que la norma penal no es preventiva en su aplicación, sin embargo la función de la pena se deriva de la percepción de la prevención general, al imponerse penas limitativa de libertad

### **OBJETIVO ESPECIFICO 1**

Analizar si existe en el sistema penal peruano un adecuado tratamiento preventivo de la seguridad vial

**3. ¿CONSIDERA UD. QUE, EN EL SISTEMA PENAL PERUANO ACTUAL, CUMPLE CON LA FUNCIÓN DE PREVENCIÓN GENERAL Y ESPECIAL EN DELITOS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO?**

La teoría de la pena tanto en su prevención general y especial, tiene un fin la rehabilitación de reo, después de haber cumplido su pena limitativa de libertad, no obstante, al llegar a imponerse una pena por un delito culposo, a diferencia de los con dolo, los sentenciados ya en cárcel llegan a tener una percepción de la conducta que lo llevó a ingresar a un centro penitenciario, pues el tener tantos reos por distintos delitos, crea personas con distintas percepciones y hasta se puede aseverar que purgar una condena con pena de cárcel cambia valores del reo, pues un penal no en la realidad no rehabilita más bien cambia a las personas que pueden haber estado por un delito culposo donde su voluntad del acto que los llevó a estar sentenciados no era directa si no más bien una imprudencia que conllevó a que sea ingresado a un penal, ya que llevamos años incrementando penas y poniendo mediaticamente a personas por los hechos culposos, pero con ello no se ha reducido la incidencia de los accidentes.

**4. ¿CONSIDERA UD. QUE LAS PENAS CON LAS QUE SE SANCIONA LOS DELITOS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO RESULTAN APROPIADAS PARA PROTEGER EL BIEN JURÍDICO PROTEGIDO?**

Teniendo como bien jurídico la vida el cuerpo y la salud de las personas, y donde el derecho penal no llega antes que se susciten los hechos lesivos en acciones culposas, las penas como instrumento de sanción por parte

del estado en respuesta al clamor social de regular actos de esa índole, no depende de las propias penas sino más bien que su aplicación en la sanción penal, puesto que cada conducta tiene un estudio de causalidad y aplicación en base a los principios constitucionales y que el derecho toma como base en aplicación a una pena por tipo de conducta, es por ello que una pena impuesta a una persona A tiene muchas aristas con la pena impuesta a una persona B, así ambos hechos tengan similitudes en la forma. pues de ser apropiadas están debidamente reguladas bajo el contexto social, sin embargo su aplicación en bajo la interpretación del derecho de cada ente jurisdiccional

**5. ¿CONSIDERA UD. QUE LAS MULTAS CON LAS QUE SE SANCIONA A LOS CONDUCTORES IMPRUDENTES, AYUDA A LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO?**

No, puesto que cada sanción es independiente a cada conductor, que cometió una infracción al tránsito, y así se impongan más sanciones no se ataca a la imprudencia por ese lado solo es individualizada por sujeto, más la cultura de la imprudencia campea en las calles

**OBJETIVO ESPECIFICO 2**

Analizar de qué manera la tipificación de acciones en contra de la seguridad vial no contempladas en el código penal coadyuva en la prevención general.

**6. ¿CONSIDERA UD. QUE LA SISTEMÁTICA PUNITIVA NACIONAL INTEGRA ADECUADAMENTE LA TIPIFICACIÓN DE LOS DELITOS QUE AFECTAN LA SEGURIDAD VIAL?**

Si, puesto que la vulneración del bien jurídico se expresa en la conducta de cada conductor que bajo la imprudencia, negligencia o impericia, concurren en un acto culposo, donde bajo un proceso judicial es sentenciado, el tema no es adecuada integración del delitos imprudentes, como bien se conocen, sino en la aplicación del órgano jurisdiccional y del grado de lesión que se genero en una conducta determinada, puesto que nuestro código como norma material expresa el sentir que el legislador traslada de nuestra sociedad.

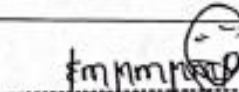
**7. ¿CONSIDERA USTED QUE ES NECESARIO LA CONFIGURACIÓN DE UN CAPÍTULO ESPECÍFICO EN EL CÓDIGO PENAL, QUE SANCIONE ORGÁNICAMENTE LOS DELITOS QUE AFECTAN LA SEGURIDAD VIAL?**

Si, ya quedebria especificarselas diferentes figuras jurisdicasa aplicar a determinados delitos por accidentes de transito, ya que si bien es cierto existen diferentes aspectosa valorar e la investigacion de un hecho, que como delito culposonace no de la intencion sino de un hecho de dejar de preveer o actuar con exceso de confianza al manipular un vehiculo motorizado existiendo figura agravadas a la imputacion del delito.

**8. ¿CONSIDERA UD., QUE EL CREAR TIPOS PENALES, PARA DISMINUIR EL ÍNDICE DE DELITOS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO REALMENTE GENERAN RESULTADOS EXITOSOS EN LA PROTECCIÓN DEL BIEN JURÍDICO?**

Que no, ya que los accidentes de transito nacen de una accion culposa, donde el individuo no tiene la intencion de ocasionar daños materiales, personal o la muerte , sino se deriva de la falta de preveer medidas de pervencion o cuidado al manipular un vehiculo motorizado. Por lo que se deberia de adoptar mas medidas de orientacion y/o capacitacion a los usuarios de la via sea dentro de su categoria e conductor o peaton.

Muchas gracias por su participación .

Nombre del Entrevistado	Firma y Sello
Eber Manuel MONTENEGRO PERALES DNI.42395162	 SA - 31424228 E. Manuel Montenegro P. S   PNP

## CARTA DE PRESENTACIÓN

Doctor: Carrasco Campos, Marco Antonio

Presente

Asunto: **VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS A TRAVÉS DE JUICIO DE EXPERTO.**

Me es grato comunicarme, para expresarle mi saludo cordial y a la vez, hacer de su conocimiento que siendo estudiante del programa de Maestría con mención en Derecho de la Universidad Cesar Vallejo - sede Lima Norte, requiero validar los instrumentos con los cuales recogeré la información necesaria para poder desarrollar mi investigación y con la cual optaré el grado de Magister en Derecho Penal y Procesal Penal. El título de mi investigación es: "**La protección de la seguridad vial en el sistema penal peruano y la necesidad de su reestructuración típica – Callao 2021**"; y, siendo imprescindible contar con la aprobación de docentes especializados para poder aplicar el instrumento en mención, he considerado conveniente recurrir a usted, ante su connotada experiencia en temas vinculados a mi tema de investigación. El expediente de validación, que le hago llegar contiene:

- Carta de presentación.
- Definiciones conceptuales de las categorías y subcategorías.
- Matriz de categorización.
- Guía de entrevista.
- Certificado de validez de contenido del instrumento

Expresándole mis sentimientos de respeto y consideración me despido de usted, no sin antes agradecerle por la atención que dispense a la presente.

Atentamente



---

Moncada Gálvez, Doménica  
DNI 40675741



## **DEFINICIONES CONCEPTUALES DE LAS CATEGORIAS Y SUBCATEGORIAS**

### **1. Definición de la primera categoría: Seguridad vial.**

Corresponde en su definición a las condiciones de seguridad, respecto al tráfico de vehículos automotores, debe proporcionar el Estado a la comunidad en su conjunto. Se trata de las condiciones mínimas que todas las personas en su interacción social, sea como conductores o peatones, requieren para el aseguramiento de su propia vida e integridad; y, como obligación se reclama a las autoridades estatales establecer como política pública. condiciones de salud de necesaria observancia. (Gómez, 2014)

#### **1.1. Definición de la primera subcategoría: Prevención**

En principio, la prevención se entiende como aquella intervención ex ante de la comisión de los delitos, justamente para que se evite su realización, siendo en la actualidad, los modelos de intervención se integran en los siguientes grupos (Valera, 2018)

#### **1.2. Definición de la segunda subcategoría: Vías de circulación**

Puede definirse como el espacio, en las ciudades que posibilita que la gente y los vehículos transiten, además vía de circulación pública o porción de ella en cuya longitud el tránsito de vehículos tiene privilegio de paso, siendo por lo tanto obligatorio, para todos los conductores detener sus vehículos antes de entrar a ella. Destinada al acceso de zonas de poca circulación (Verizzo, 2020)

### **2. Definición de la segunda categoría: Reestructuración típica.**

El estado tiene la obligación de proteger a favor de sus integrantes, los derechos fundamentales y más importantes que deben sostener la vida comunitaria. Para este efecto debe afinar su técnica para lograr optimizar sus pretensiones de control social. Como todo en la vida, el derecho también es dialectico, porque avanza, modifica, se perfecciona en el tiempo, y en relación a las necesidades y circunstancias sociales. En tal sentido, el avance, difusión y utilización de vehículos motorizados en sociedad, que se masifica de una manera descontrolada y poco planificada, requiere una respuesta orgánica y técnica, por lo que resulta necesario que el Estado, mediante sus órganos pertinentes,

proceda a una revisión orgánica de todas las formas delictuosas que afectan la seguridad vial y las estructure de manera adecuada (Muñoz, 2015)

### **2.1. Definición de la primera subcategoría: Creación de tipos penales**

Creación de tipos penales, se puede definir en como la concertación de una normativa que establece la prohibición de algunas conductas, en post de la prevención del delito y la ayuda a la tranquilidad social (Alvarado, 2018)

### **2.2. Definición de la segunda subcategoría: Reagrupación normativa**

Identificado el universo normativo de los comportamientos que atentan contra la seguridad vial, resultará necesario (y esa es al fin de cuentas nuestra propuesta central), proponer la dispersión de formas delictivas que afectan la seguridad vial, que actualmente se presenta en nuestra legislación punitiva, e integrarlas en una sola e identificable sección o capítulo en la sistemática punitiva de nuestro Código Penal. Para ello resultará necesario, luego de identificar este universo normativo, reagruparlos sistemática y homogéneamente. En tal sentido, esta reagrupación normativa (que no es extraña en nuestra legislación donde hace poco se ha creado el Título I-A, Delitos contra la dignidad humana, integrando normativamente los delitos de trata de personas y explotación), determina la conjunción individualizada de aquellos delitos que como factor común afectan la seguridad vial (Gómez, 2014)

## MATRIZ DE CATEGORIZACION

**Tabla 1: Matriz de categorización**

Categorías	Subcategorías	Fuente informante	Técnicas	Instrumentos	Participantes
Seguridad vial	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prevención</li> <li>• Vías de circulación</li> </ul>	Jueces Fiscales Abogados Litigantes Efectivos Policiales	Entrevista	Guía de entrevista  Semi estructurada	2 Jueces 2 Fiscales 2 Abogados de la Defensoría Pública 2 Efectivos Policiales
Reestructuración típica.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Creación de tipos penales</li> <li>• Reagrupación normativa</li> </ul>				

Fuente: UCV

## GUIA DE ENTREVISTA

**Título: La protección de la seguridad vial en el sistema penal peruano y la necesidad de su reestructuración típica en Callao 2021**

Nombre : .....

Cargo : .....

Institución : .....

### OBJETIVO GENERAL

Analizar de qué manera la seguridad vial es protegida por el sistema penal peruano y si es necesaria su reestructuración típica en Callao 2021

### Preguntas

1. ¿Considera Ud. en su experiencia, que la seguridad vial es protegida por el sistema de infracciones en el Perú?

.....  
.....  
.....  
.....  
.....

2. ¿Considera Ud. que el sistema penal peruano contiene un adecuado tratamiento preventivo en contra de los accidentes de tránsito?

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

### **OBJETIVO ESPECIFICO 1**

Analizar si existe en el sistema penal peruano un adecuado tratamiento preventivo de la seguridad vial

3. ¿Considera Ud. que, en el sistema penal peruano actual, cumple con la función de prevención general y especial en delitos de accidentes de tránsito?

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

4. ¿Considera Ud. que las penas con las que se sanciona los delitos de accidentes de tránsito resultan apropiadas para proteger el bien jurídico protegido?

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

5. ¿Considera Ud. que las multas con las que se sanciona a los conductores imprudentes, ayudan a la prevención de accidentes de tránsito?

.....  
.....  
.....  
.....

### **OBJETIVO ESPECIFICO 2**

Analizar de qué manera la tipificación de acciones en contra de la seguridad vial no contempladas en el código penal coadyuva en la prevención general.

6. ¿Considera Ud. que la sistemática punitiva nacional integra adecuadamente la tipificación de los delitos que afectan la seguridad vial?

.....  
.....  
.....  
.....

7. ¿Considera usted que es necesario la configuración de un capítulo específico en el Código Penal, que sancione orgánicamente los delitos que afectan la seguridad vial?

.....  
.....  
.....  
.....

8. ¿Considera Ud., que el crear tipos penales, para disminuir el índice de delitos de accidentes de tránsito realmente generan resultados exitosos en la protección del bien jurídico?

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

Muchas gracias por su participación

Nombre del entrevistado	Sello y Firma

## MATRIZ DE CONSISTENCIA

**Título:** La protección de la seguridad vial en el sistema penal peruano y la necesidad de su reestructuración típica – Callao 2021

**Autor:** Moncada Gálvez, Doménica

Formulación Del Problema	Formulación De Objetivos	Categorías	Subcategorías	Metodología
<p><b>Problema general:</b></p> <p>¿De qué manera la seguridad vial es protegida por el sistema penal peruano y si es necesaria su reestructuración típica en Callao 2021?</p> <p><b>Problemas específicos:</b></p> <p>¿Existe en el sistema penal peruano un adecuado tratamiento preventivo de la seguridad vial?</p> <p>¿De qué manera la tipificación de acciones en contra de la seguridad vial no contempladas en el código penal coadyuva en la prevención general?</p>	<p><b>1. “Objetivo principal”</b></p> <p>1.1. Analizar de qué manera la seguridad vial es protegida por el sistema penal peruano y si es necesaria su reestructuración típica en Callao 2021</p> <p><b>2. “Objetivos específicos”</b></p> <p>2.1. Analizar si existe en el sistema penal peruano un adecuado tratamiento preventivo de la seguridad vial</p> <p>2.2. Analizar de qué manera la tipificación de acciones en contra de la seguridad vial no contempladas en el código penal coadyuva en la prevención general.</p>	<p><b>Primera categoría:</b> Seguridad vial.</p> <p><b>Segunda categoría:</b> Reestructuración típica.</p>	<p>Prevención</p> <p>Vías de circulación</p> <p>Creación de tipos penales</p> <p>Reagrupación normativa</p>	<p><b>Enfoque:</b> Cualitativa</p> <p><b>Tipo de investigación:</b> Investigación básica</p> <p><b>Diseño de investigación:</b> Hermenéutico-fenomenológico</p> <p><b>Nivel de investigación:</b> Descriptivo</p> <p><b>Escenario de estudio:</b> Distrito Fiscal del Callao</p> <p><b>Caracterización de sujetos:</b> Operadores del derecho: jueces, fiscales, abogados y efectivos policiales.</p> <p><b>Técnicas de recolección de datos:</b> Entrevista y análisis documental</p> <p><b>Instrumentos:</b> Guía de entrevista</p> <p><b>Métodos:</b> Inductivo, analítico, hermenéutico</p>

**CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO DE GUÍA DE ENTREVISTA.**

N°	OBJETIVOS/ INTERROGANTES	Pertinencia <sup>1</sup>		Relevancia <sup>2</sup>		Claridad <sup>3</sup>		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
<b>Objetivo general</b> Analizar de que manera la seguridad vial es protegida por el sistema penal peruano y si es necesaria su reestructuración típica en Callao 2021								
1	¿Considera Ud. en su experiencia, que la seguridad vial es protegida por el sistema de infracciones en el Perú?	X		X		X		
2	¿Considera Ud. que el sistema penal peruano contiene un adecuado tratamiento preventivo en contra de los accidentes de tránsito?	X		X		X		
<b>Objetivo Especifico 1</b> Analizar si existe en el sistema penal peruano un adecuado tratamiento preventivo de la seguridad vial		<b>Si</b>	<b>No</b>	<b>Si</b>	<b>No</b>	<b>Si</b>	<b>No</b>	
3	¿Considera Ud. que, en el sistema penal peruano actual, cumple con la función de prevención general y especial en delitos de accidentes de tránsito?	X		X		X		
4	¿Considera Ud. que las penas con las que se sanciona los delitos de accidentes de tránsito resultan apropiadas para proteger el bien jurídico protegido?	X		X		X		
5	¿Considera Ud. que las multas con las que se sanciona a los conductores imprudentes, ayuda a la prevención de accidentes de tránsito?							
<b>Objetivo Especifico 2</b> Analizar de qué manera la tipificación de acciones en contra de la seguridad vial no contempladas en el código penal coadyuva en la prevención general.		<b>Si</b>	<b>No</b>	<b>Si</b>	<b>No</b>	<b>Si</b>	<b>No</b>	



6	¿Considera Ud. que la sistemática punitiva nacional integra adecuadamente la tipificación de los delitos que afectan la seguridad vial?	X		X		X		
7	¿Considera usted que es necesario la configuración de un capítulo específico en el Código Penal, que sancione orgánicamente los delitos que afectan la seguridad vial?	X		X		X		
8	¿Considera Ud., que el crear tipos penales, para disminuir el índice de delitos de accidentes de tránsito realmente generan resultados exitosos en la protección del bien jurídico?	X		X		X		

Observaciones (precisar si hay suficiente): Si hay suficiencia

Opinión de aplicabilidad:           Aplicable(x)           Aplicable después de corregir ()           No aplicable ()

Apellidos y nombres del Juez validador: Dr. CARRASCO CAMPOS MARCO ANTONIO

DNI: 09964701

Especialidad del validador: Doctor en Derecho.

1Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado

2Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

3Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo.

Nota: Sufficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados

con suficientes para medir la dimensión.

14 de junio del 2022

Firma del Experto Informante

Especialidad

**CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO DE GUÍA DE ENTREVISTA.**

N°	OBJETIVOS/ INTERROGANTES	Pertinencia <sup>1</sup>		Relevancia <sup>2</sup>		Claridad <sup>3</sup>		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
<b>Objetivo general</b> Analizar de que manera la seguridad vial es protegida por el sistema penal peruano y si es necesaria su reestructuración típica en Callao 2021		Si	No	Si	No	Si	No	
1	¿Considera Ud. en su experiencia, que la seguridad vial es protegida por el sistema de infracciones en el Perú?	X		X		X		
2	¿Considera Ud. que el sistema penal peruano contiene un adecuado tratamiento preventivo en contra de los accidentes de tránsito?	X		X		X		
<b>Objetivo Especifico 1</b> Analizar si existe en el sistema penal peruano un adecuado tratamiento preventivo de la seguridad vial		Si	No	Si	No	Si	No	
3	¿Considera Ud. que, en el sistema penal peruano actual, cumple con la función de prevención general y especial en delitos de accidentes de tránsito?	X		X		X		
4	¿Considera Ud. que las penas con las que se sanciona los delitos de accidentes de tránsito resultan apropiadas para proteger el bien jurídico protegido?	X		X		X		
5	¿Considera Ud. que las multas con las que se sanciona a los conductores imprudentes, ayuda a la prevención de accidentes de tránsito?							
<b>Objetivo Especifico 2</b> Analizar de qué manera la tipificación de acciones en contra de la seguridad vial no contempladas en el código penal coadyuva en la prevención general.		Si	No	Si	No	Si	No	

6	¿Considera Ud. que la sistemática punitiva nacional integra adecuadamente la tipificación de los delitos que afectan la seguridad vial?	X		X		X		
7	¿Considera usted que es necesario la configuración de un capítulo específico en el Código Penal, que sancione orgánicamente los delitos que afectan la seguridad vial?	X		X		X		
8	¿Considera Ud., que el crear tipos penales, para disminuir el índice de delitos de accidentes de tránsito realmente generan resultados exitosos en la protección del bien jurídico?	X		X		X		

Observaciones (precisar si hay suficiente): Si hay suficiencia

Opinión de aplicabilidad:           Aplicable(x)           Aplicable después de corregir ()           No aplicable ()

Apellidos y nombres del Juez validador: DRA. BENADUCCI UGAZ, ELSA LUZMILA

DNI: 08718596

Especialidad del validador: Doctor en Derecho.

1Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado

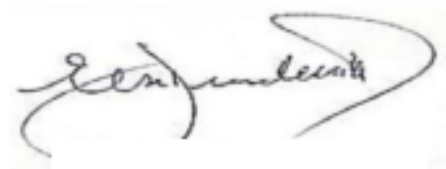
2Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

3Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo.

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados

con suficiencia para medir la dimensión.

16 de junio del 2022



Firma del Experto Informante

Especialidad Penal

**CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO DE GUÍA DE ENTREVISTA.**

N°	OBJETIVOS/ INTERROGANTES	Pertinencia <sup>1</sup>		Relevancia <sup>2</sup>		Claridad <sup>3</sup>		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
<b>Objetivo general</b> Analizar de que manera la seguridad vial es protegida por el sistema penal peruano y si es necesaria su reestructuración típica en Callao 2021								
1	¿Considera Ud. en su experiencia, que la seguridad vial es protegida por el sistema de infracciones en el Perú?	x		x		x		
2	¿Considera Ud. que el sistema penal peruano contiene un adecuado tratamiento preventivo en contra de los accidentes de tránsito?	x		x		x		
<b>Objetivo Especifico 1</b> Analizar si existe en el sistema penal peruano un adecuado tratamiento preventivo de la seguridad vial		<b>Si</b>	<b>No</b>	<b>Si</b>	<b>No</b>	<b>Si</b>	<b>No</b>	
3	¿Considera Ud. que, en el sistema penal peruano actual, cumple con la función de prevención general y especial en delitos de accidentes de tránsito?	x		x		x		
4	¿Considera Ud. que las penas con las que se sanciona los delitos de accidentes de tránsito resultan apropiadas para proteger el bien jurídico protegido?	x		x		x		
5	¿Considera Ud. que las multas con las que se sanciona a los conductores imprudentes, ayuda a la prevención de accidentes de tránsito?							
<b>Objetivo Especifico 2</b> Analizar de qué manera la tipificación de acciones en contra de la seguridad vial no contempladas en el código penal coadyuva en la prevención general.		<b>Si</b>	<b>No</b>	<b>Si</b>	<b>No</b>	<b>Si</b>	<b>No</b>	

6	¿Considera Ud. que la sistemática punitiva nacional integra adecuadamente la tipificación de los delitos que afectan la seguridad vial?	x		x		x		
7	¿Considera usted que es necesario la configuración de un capítulo específico en el Código Penal, que sancione orgánicamente los delitos que afectan la seguridad vial?	x		x		x		
8	¿Considera Ud., que el crear tipos penales, para disminuir el índice de delitos de accidentes de tránsito realmente generan resultados exitosos en la protección del bien jurídico?	x		x		x		

**Observaciones (precisar si hay suficiencia):** Sí hay suficiencia.

**Opinión de aplicabilidad:**            **Aplicable(x)**            **Aplicable después de corregir ( )**            **No aplicable ( )**

**Apellidos y nombres del validador:** Mg. Ramos Baquedano, Diana Carolina

**DNI:** 16163707

**Especialidad del validador:** Magister en Derecho.

1Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado

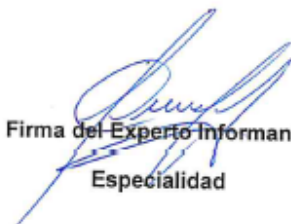
2Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

3Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo.

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados

son suficientes para medir la dimensión.

14 de junio del 2022

  
Firma del Experto Informante  
Especialidad

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"  
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

Lima, 24 de junio de 2022  
Carta P. 0525-2022-UCV-VA-EPG-F01/J

DRA.  
FLOR AURORA GUERRERO ROLDÁN  
PRESIDENTA DE LA CORTE SUPERIOR DEL CALLAO  
DISTRITO DEL CALLAO

De mi mayor consideración:

Es grato dirigirme a usted, para presentar a MONCADA GALVEZ, DOMENICA; identificada con DNI N° 40675741 y con código de matrícula N° 7002677697; estudiante del programa de MAESTRÍA EN DERECHO PENAL Y PROCESAL PENAL quien, en el marco de su tesis conducente a la obtención de su grado de MAESTRA, se encuentra desarrollando el trabajo de investigación titulado:

**"La protección de la seguridad vial en el sistema penal peruano y la necesidad de su reestructuración típica - Callao 2021"**

Con fines de investigación académica, solicito a su digna persona otorgar el permiso a nuestra estudiante, a fin de que pueda obtener información, en la institución que usted representa, que le permita desarrollar su trabajo de investigación. Nuestra estudiante investigador MONCADA GALVEZ, DOMENICA asume el compromiso de alcanzar a su despacho los resultados de este estudio, luego de haber finalizado el mismo con la asesoría de nuestros docentes.

Agradeciendo la gentileza de su atención al presente, hago propicia la oportunidad para expresarle los sentimientos de mi mayor consideración.

Atentamente,



  
Dra. Estrella A. Esquiagola Aranda  
Jefa  
Escuela de Posgrado UCV  
Filial Lima Campus Los Olivos

Poder Judicial  
Presidencia de la Corte Superior de  
Justicia del Callao  
12/07/2022 06:22  
Exp: 006274-2022-MUP-CS  
  
Nota: La recepción de conformidad al  
procedimiento.  
Teléfono:  
Obs.:  
Firma: null Folio: 1



"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"  
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

Lima, 24 de junio de 2022  
Carta P. 0524-2022-UCV-VA-EPG-F01/J

DR.  
ROBERTO EDUARDO LOZADA IBAÑEZ  
PRESIDENTE DE LA JUNTA DE FISCALES SUPERIORES DEL CALLAO  
DISTRITO DEL CALLAO

De mi mayor consideración:

Es grato dirigirme a usted, para presentar a MONCADA GALVEZ, DOMENICA; identificada con DNI N° 40675741 y con código de matrícula N° 7002677697; estudiante del programa de MAESTRÍA EN DERECHO PENAL Y PROCESAL PENAL quien, en el marco de su tesis conducente a la obtención de su grado de MAESTRA, se encuentra desarrollando el trabajo de investigación titulado:

**"La protección de la seguridad vial en el sistema penal peruano y la necesidad de su reestructuración típica - Callao 2021"**

Con fines de investigación académica, solicito a su digna persona otorgar el permiso a nuestra estudiante, a fin de que pueda obtener información, en la institución que usted representa, que le permita desarrollar su trabajo de investigación. Nuestra estudiante investigador MONCADA GALVEZ, DOMENICA asume el compromiso de alcanzar a su despacho los resultados de este estudio, luego de haber finalizado el mismo con la asesoría de nuestros docentes.

Agradeciendo la gentileza de su atención al presente, hago propicia la oportunidad para expresarle los sentimientos de mi mayor consideración.

Atentamente,



  
Dra. Estrella A. Esquiagola Aranda  
Jefa  
Escuela de Posgrado UCV  
Filial Lima Campus Los Olivos





**UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO**

**ESCUELA DE POSGRADO**

**MAESTRÍA EN DERECHO PENAL Y PROCESAL PENAL**

**Declaratoria de Autenticidad del Asesor**

Yo, CARRASCO CAMPOS MARCO ANTONIO, docente de la ESCUELA DE POSGRADO MAESTRÍA EN DERECHO PENAL Y PROCESAL PENAL de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - LIMA NORTE, asesor de Tesis titulada: "LA PROTECCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL EN EL SISTEMA PENAL PERUANO Y LA NECESIDAD DE SU REESTRUCTURACIÓN TÍPICA - CALLAO 2021", cuyo autor es MONCADA GALVEZ DOMENICA, constato que la investigación tiene un índice de similitud de 17.00%, verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin, el cual ha sido realizado sin filtros, ni exclusiones.

He revisado dicho reporte y concluyo que cada una de las coincidencias detectadas no constituyen plagio. A mi leal saber y entender la Tesis cumple con todas las normas para el uso de citas y referencias establecidas por la Universidad César Vallejo.

En tal sentido, asumo la responsabilidad que corresponda ante cualquier falsedad, ocultamiento u omisión tanto de los documentos como de información aportada, por lo cual me someto a lo dispuesto en las normas académicas vigentes de la Universidad César Vallejo.

LIMA, 07 de Agosto del 2022

<b>Apellidos y Nombres del Asesor:</b>	<b>Firma</b>
CARRASCO CAMPOS MARCO ANTONIO <b>DNI:</b> 09964701 <b>ORCID:</b> 0000-0002-6715-8537	Firmado electrónicamente por: MCARRASCOCA el 12-08-2022 13:58:55

Código documento Trilce: TRI - 0399418