



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

**ESCUELA DE POSGRADO
PROGRAMA ACADÉMICO DE MAESTRIA EN GESTIÓN
PÚBLICA**

**Gestión de Infracciones de Tránsito y la Reincidencia en su
Comisión en Lima Metropolitana, 2021**

TESIS PARA OBTENER EL GRADO ACADÉMICO DE:
Maestra en Gestión Pública

AUTORA:

Br. Zapana Quispe, Pamela Estefania (ORCID: 0000-0002-2417-1416)

ASESOR:

Dr. Guizado Oscoco, Felipe (ORCID: 0000-0003-3765-7391)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Reforma y Modernización del Estado

Lima – Perú

2021

Dedicatoria

A mis padres porque ellos siempre estuvieron a mi lado apoyándome para llegar a esta instancia de mis estudios,
A mi hijo quien es mi mayor motivación para nunca rendirme y poder llegar a ser un buen ejemplo para él.

Agradecimiento

Agradezco a Dios quién me ha guiado y me ha dado la fortaleza para seguir adelante.

A mi familia por su comprensión y apoyo incondicional a lo largo de mis estudios.

Y a mis profesores que me apoyaron durante el desarrollo del trabajo de investigación.

Índice de contenidos

	Pág.
Carátula	i
Dedicatoria	ii
Agradecimiento	iii
Índice de contenidos	iv
Índice de figuras	vi
Resumen	vii
Abstract	viii
I. INTRODUCCIÓN	1
II. MARCO TEÓRICO	4
III. METODOLOGÍA	14
3.1. Tipo y diseño de investigación	14
3.2. Variables y operacionalización	15
3.3. Población, muestra, muestreo, unidad de análisis	16
3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos	16
3.5. Procedimiento	20
3.6. Métodos de análisis de datos	20
3.7. Aspectos éticos	20
IV. RESULTADOS	21
V. DISCUSIÓN	29
VI. CONCLUSIONES	35
VII. RECOMENDACIONES	36
REFERENCIAS	37
ANEXOS	47

Índice de tablas

	Página
Tabla 1 Niveles de interpretación del cuestionario de gestión de infracciones de tránsito	17
Tabla 2 Niveles de interpretación del cuestionario de reincidencia	18
Tabla 3 Juicio de expertos para los instrumentos de medición	19
Tabla 4 Confiabilidad del instrumento que mide la variable gestión de infracciones de tránsito	19
Tabla 5 Confiabilidad del instrumento que mide la variable reincidencia	19
Tabla 6 Nivel descriptivo de la variable gestión de infracciones de tránsito	21
Tabla 7 Niveles de porcentajes de la variable gestión de infracciones de tránsito según dimensiones	22
Tabla 8 Nivel descriptivo de la variable reincidencia de las infracciones de tránsito	23
Tabla 9 Niveles de porcentajes de la variable reincidencia de las infracciones de tránsito según dimensiones	24
Tabla 10 Correlación entre la gestión de infracciones de tránsito y la reincidencia de su Comisión en Lima Metropolitana	25
Tabla 11 Correlación entre competencia normativa y la reincidencia en la comisión de infracciones en Lima Metropolitana	26
Tabla 12 Correlación entre competencia de gestión y la reincidencia en la comisión de infracciones en Lima Metropolitana	27
Tabla 13 Correlación entre competencia de fiscalización y la reincidencia en la comisión de infracciones en Lima Metropolitana	28

Índice de figuras

	Página
Figura 1 Niveles de porcentajes de la variable gestión de infracciones de tránsito	21
Figura 2 Niveles de porcentajes de la variable gestión de las infracciones de tránsito según dimensiones	22
Figura 3 Niveles de porcentajes de la variable reincidencia	23
Figura 4 Niveles de porcentajes de la variable reincidencia según dimensiones	24

Resumen

La investigación tuvo como objetivo determinar la relación que existe entre la gestión de infracciones de tránsito y la reincidencia de su comisión en Lima Metropolitana, 2021.

Para su desarrollo se siguió el enfoque cuantitativo, optando por un estudio de tipo básico y nivel correlacional, en tanto que el diseño fue no experimental y transversal; la muestra del estudio lo conformaron 80 servidores de la Gerencia Central de Operaciones del Servicio de Administración Tributaria de Lima, a quienes se les aplicaron cuestionarios por cada variable, los cuales fueron previamente validados a través del juicio de expertos y determinado su confiabilidad a través de la evaluación de su consistencia interna.

Los resultados mostraron que existe relación significativa, negativa y alta entre la gestión de infracciones de tránsito y la reincidencia de su comisión en Lima Metropolitana, 2021 ($p=0,000<0,05$; $\rho=-0,835^{**}$), lo cual significa que, a mejor gestión de las infracciones de tránsito generado por transgresión vial, existirá menor probabilidad de que estas acciones se reiteren nuevamente en el breve plazo.

Palabras clave: gestión de infracciones de tránsito, reincidencia, transgresión vial.

Abstract

The objective of the research was to determine the relationship between the management of traffic violations and the recidivism of its commission in Metropolitan Lima, 2021.

The quantitative approach was followed for its development, opting for a study of a basic type and correlational level, while the design was non-experimental and cross-sectional; the study sample was made up of 80 servers from the Central Operations Management of the Tax Administration Service of Lima, to whom questionnaires were applied for each variable, which were previously validated through the judgment of experts and their reliability determined through the evaluation of their consistency internal.

The results showed that there is a significant, negative and high relationship between the management of traffic violations and the recidivism of its commission in Metropolitan Lima, 2021 ($p = 0.000 < 0.05$; $\rho = -0.835^{**}$), which means that the better management of traffic violations generated by road transgression, there will be less probability that these actions will be repeated again in the short term.

Keywords: traffic violation management, recidivism, road transgression.

I. INTRODUCCIÓN

Según la Organización Mundial de la Salud (2017), anualmente mueren 1,35 millones de personas a causa de accidentes de tránsito y las víctimas se halla extendida a todos los grupos de edad aunque la tendencia son personas que se hallan entre los 5 y 29 años, los cuales se producen principalmente en países de ingresos bajos (93%) y las consecuencias les cuestan el 3% de su PBI.

Diversos países del mundo han planteado diversas iniciativas regulatorias para contener esta mortal tendencia, pero no han tenido los resultados esperados e incluso el no pago de las infracciones de tránsito ocasiona un impacto desfavorable en las políticas de prevención de estos accidentes. Se ha aducido que la falta de eficacia de las infracciones de tránsito se debe a su carácter punitivo cuando en realidad se debiera optar por estrategias más preventivas y formadora de conciencia y cultura (Tamay, 2019). Del mismo modo, estudios como la reportada por Montoro, et al. (2018) han mostrado que el auto informe de la sanción por infracción de tránsito eleva los niveles de ira en los conductores y ello se constituye en factor de riesgo de la reincidencia.

En 2020, se evidenció en Colombia un incremento en los accidentes de tránsito, reportándose a 487 personas fallecidas y 1.361 personas heridas producto de los siniestros. Las autoridades encargadas de regular el tránsito incorporaron el uso de medios tecnológicos como cámaras para la detección de infracciones; sin embargo, su implementación como medida de carácter preventivo no logro lo que se pretendía alcanzar que era la disminución de infractores de tránsito. Los reportes obtenidos de los distintos organismos de tránsito en Colombia ofrecen un escenario global de la problemática; sin embargo, se requiere de un estudio más profundo. (Lara, 2020).

En el caso peruano, de acuerdo a las cifras del Instituto Nacional de Estadística e Informática (2017), en el 2016 hubo 116 659 accidentes de tránsito, el cual fue casi similar al 2015, siendo la provincia de Lima que reportó el 49.7 y Arequipa con el 6,1 %, las ciudades que más episodios reportaron.

El principal instrumento de política que regula el tránsito en el Perú es el Decreto Supremo N° 016-2009-MTC y modificatorias (Reglamento Nacional de Tránsito, 2009), donde se estipula que la Policía Nacional, es la institución encargada del control de tránsito e impone las infracciones respectivas; asimismo señala que las Municipalidades Provinciales ejercen funciones de gestión, fiscalización y recaudación de las multas referidas a las infracciones de tránsito.

En Lima Metropolitana, la institución encargada de sancionar y cobrar las infracciones de tránsito es el Servicio de Administración Tributaria (SAT) y pese a su implementación desde hace muchos años, las cifras halladas en torno a las infracciones de tránsito se mantienen constantes según cifras del SAT, lo que se halla agudizada por la falta de pago de las infracciones. Cabe decir, que la política del estado peruano fue endurecer la sanción frente a las infracciones de tránsito para mitigar los altos índices de accidentabilidad vial, pero ello solo está ocasionando una mayor tasa de morosidad e informalidad y otros problemas de índole social que afecta a los conductores sancionados optando muchas veces por la reincidencia.

Según, registro de datos del SAT de Lima durante el 1er trimestre del presente año se han impuesto 10,505 infracciones de tránsito, de las cuales 4,045 infracciones han sido pagadas y 1,257 infracciones han sido impuestas por reincidencia, las mismas que son materia de este estudio, toda vez que son muchos los conductores que recaen una y otra vez en el mismo hecho por el que fueron sancionados, incumpliendo el reglamento, a la autoridad y exponiendo a peligro la vida, esta situación preocupante es un hecho veraz que se repite a diario en nuestra sociedad. Considerando lo señalado, la formulación del problema sería: ¿Cuál es la relación entre la gestión de infracciones de tránsito y la reincidencia de su Comisión en Lima Metropolitana, 2021?; los problemas específicos son: (1) ¿Cuál es la relación entre la competencia normativa y la reincidencia en la comisión de infracciones en Lima Metropolitana, 2021?; (2) ¿Cuál es la relación entre la competencia de gestión y la reincidencia en la comisión de infracciones en Lima Metropolitana, 2021?; (3) ¿Cuál es la relación

entre la competencia de fiscalización y la reincidencia en la comisión de infracciones en Lima Metropolitana, 2021?

La justificación teórica del estudio se basa en la búsqueda y recopilación de la información que pretende ampliar el conocimiento acerca de la conducta reincidente de las infracciones de tránsito y que esta se halla asociada a la inadecuada gestión de la misma pues existen factores normativos y operativos que reducen su eficacia. Asimismo, la tesis cuenta con justificación metodológica puesto que el estudio se realiza dentro de los lineamientos de la metodología de la investigación científica adoptado bajo un enfoque cuantitativo. En el presente caso, se requiere de un cuestionario como instrumento que permita medir los datos que apunten al objetivo planteado en la investigación. También, la tesis tiene justificación práctica en la utilidad del estudio contribuyendo al desarrollo de políticas de educación vial y procesos de gestión de calidad en las instituciones públicas. Del mismo modo, con los conocimientos que se desprendan de esta investigación se podrá diseñar programas que fortalezcan la responsabilidad vial de los conductores y sirve como aporte para futuras investigaciones. Por ello, el estudio tiene como objetivo general: Determinar la relación que existe entre la gestión de infracciones de tránsito y la reincidencia de su Comisión en Lima Metropolitana, 2021. Las específicas serían: (1) Determinar la relación que existe entre la competencia normativa y la reincidencia en la comisión de infracciones en Lima Metropolitana, 2021; (2) Determinar la relación que existe entre la competencia de gestión y la reincidencia en la comisión de infracciones en Lima Metropolitana, 2021; (3) Determinar la relación que existe entre la competencia de fiscalización y la reincidencia en la comisión de infracciones en Lima Metropolitana, 2021. Asimismo, se plantea como hipótesis general: Existe relación entre gestión de infracciones de tránsito y la reincidencia de su Comisión en Lima Metropolitana, 2021. En tanto que las hipótesis específicas son: (1) Existe relación entre la competencia normativa y la reincidencia en la comisión de infracciones en Lima Metropolitana, 2021; (2) Existe relación entre la competencia de gestión y la reincidencia en la comisión de infracciones en Lima Metropolitana, 2021; (3) Existe relación entre la competencia de fiscalización y la reincidencia en la comisión de infracciones en Lima Metropolitana, 2021.

II. MARCO TEÓRICO

En referencia a los antecedentes revisados en el contexto internacional, se tiene a Tamay (2019) quien realizó su investigación con el objetivo de analizar el aspecto punitivo de las infracciones de tránsito. La investigación fue cualitativa y desarrollada desde un diseño de análisis de casos. Concluye indicando que la normativa que regula las infracciones de tránsito en Ambato - Ecuador presenta complicaciones de forma recurrente, debido a la desproporcionalidad en la aplicación de las penas cuyo fin debería ser más preventivo que sancionador, es así que en muchos casos presentan violación en gran escala de los derechos constitucionales y consecuentemente de los derechos humanos. Asimismo, Alarcón (2020) realizó su investigación con el objetivo de determinar el índice de reincidencia de violencia de género y seguridad vial luego de recibir condenas por faltas a ese nivel en España. La investigación fue cuantitativa tomándose como muestra a 130 condenados por infracciones a la seguridad vial acompañada de violencia de género. Los resultados indicaron el índice de reincidencia a las infracciones a la seguridad vial de 10,71%, luego de cumplir condena, siendo las principales faltas el mal trato y la conducción sin permiso. Otro resultado fue el de Pallín (2017) quien realizó su investigación con el objetivo de analizar aquellos aspectos de la siniestralidad y delincuencia vial asociada a infracciones de tránsito en España. El estudio fue de tipo mixto utilizándose, cuestionarios y entrevistas a parlamentarios y jueces españoles, además de análisis de documentos normativos relacionados al tema. Los resultados hicieron concluir que la labor preventiva reduce las infracciones de tránsito y la reincidencia y por tanto también la siniestralidad vial y delincuencia vial; sobre todo si se aplica programas de educación vial que involucre a la familia, escuela y una adecuada regulación de los delitos contra la seguridad vial lo cual no se limita a la punición sino en el fortalecimiento de barreras de protección, también se requiere una adecuada formación de los agentes encargados de regularla. También, González (2019) realizó su investigación con el objetivo de analizar los riesgos de lesión por accidente de tránsito en Andalucía – España. Para ello, realizó un estudio transversal y utilizó dos fuentes de datos, la encuesta y el reporte de accidentes de tráfico. Finalmente sostuvo que la prevalencia de accidentes de tráfico varía en

función al género, edad y tipo de vía, los cuales pueden ser afectados diferenciadamente de acuerdo al tipo de transporte y traer diversas consecuencias si se toma en cuenta la gravedad de la lesión. Por su parte, Granda (2018), desarrollo su investigación con el objetivo de analizar la gestión del tránsito y la seguridad vial en el ámbito del desarrollo urbano y la globalización. La investigación fue cualitativa y desarrollada bajo la metodología del análisis documental y análisis de casos, considerando como unidad de análisis el modelo de gestión de tránsito utilizado en Ecuador. Entre las conclusiones resalta la necesidad de implementar tecnología e innovación en la gestión del tránsito, que en una ciudad globalizada causa comportamientos de transgresión y reincidencia difíciles de identificar y controlar. Además, es necesario agregar eficiencia en la gestión para desarrollar una infraestructura pública y social que permita la prevención de infracciones o delitos en las vías; lo cual exige una perspectiva estratégica y territorial.

Como antecedentes nacionales, se tiene a Tuppia (2018) quien planteó que los conductores que cometen infracciones de tránsito tienden a presentar diferentes modos de comportarse en relación al pago por las multas en Huancayo. El estudio fue de enfoque cuantitativo y de nivel descriptivo. Los resultados permitieron concluir que las infracciones de tránsito graves no son asumidas con responsabilidad por los conductores; a diferencia de aquellos que ocasionan multas con descuentos o tienen un mecanismo de pronto pago; hecho implicaría que el endurecimiento de sanciones no necesariamente genera los resultados esperados y peor aún genera mayor morosidad en los conductores. Asimismo, Yangalí (2018), planteó determinar las condiciones de la gestión del tránsito vehicular en Lima Cercado 2018. El estudio fue cualitativo, de nivel exploratorio, utilizándose la revisión documental de normas como técnica de recolección de datos y preciso que, los resultados mostraron que la gestión del tránsito vehicular no se halla regulada por la Ley general de Transporte y Tránsito Terrestre; es transversal con procesos de gestión, control, supervisión y controversia judicial. En ese sentido, la gestión de las infracciones de tránsito resulta en una acción aislada del marco legal existente acerca del transporte, constituyéndose más en punitiva que preventiva. También, Chamorro (2017) desarrolló su estudio con el

fin de hallar relación entre estrés e infracciones de tránsito en tres distritos de Huánuco. La investigación fue no experimental con diseño correlacional y concluyó determinando que aspectos como las reacciones físicas, psicológicas y comportamentales que describen el estrés se relaciona significativamente con las infracciones de tránsito; por lo que ello conduce a señalar que los aspectos personales podrían relacionarse en la reincidencia de los accidentes de tránsito, no obstante, habría que preguntarse si existen factores contextuales que predisponen o desencadenan dichos estados psicológicos. Otro resultado fue el de Escala (2017) quien planteó establecer si la gestión estratégica de la policía previene y mitiga los accidentes de tránsito. La investigación fue cuantitativa básica y no experimental y concluyó que la gestión estratégica de la policía previene y reduce los accidentes de tránsito en un 98%; siempre que se tenga un sistema que permita supervisar, fiscalizar y detectar diversos tipos de irregularidades de los transportistas; además de tener el recurso humano operativo suficiente. Asimismo, Chávez y Cabrera (2018) plantearon analizar si conocer las señales de tránsito tiene relación con las acciones para prevenir los accidentes de tránsito, el estudio fue cuantitativo de tipo descriptivo correlacional y como resultado precisaron lo relevante que es hacer que los conductores conozcan las señales de tránsito, ya que existe relación directa de este factor con la prevención de los accidentes. Por otra parte, se tiene a Sánchez (2019), quien planteó analizar la naturaleza jurídica de la reincidencia considerando el enfoque de derechos. Dicho estudio se desarrolló desde el enfoque cualitativo con el método de análisis documental teniendo como fuente de información la jurisprudencia peruana y europea. Entre los resultados se observa que se denomina reincidencia cuando la nueva falta o delito se comete antes de los cinco años y los delitos cancelados no se constituyen en agravante. Por otro lado, si la reincidencia se presenta en tres ocasiones dentro de ese lapso de cinco años se configura el delito de habitualidad o delincuencia habitual.

La gestión de las infracciones de tránsito no es una disciplina ni una corriente, sino una práctica de gestión pública que surge desde la necesidad de brindar seguridad vial a los ciudadanos que viven principalmente en el ámbito urbano. Desde esa orientación su estudio se enmarca en el enfoque de la

seguridad vial, la cual es concebida como un sistema social holístico pues comprende diversidad de procesos y actores cuya interacción es dinámica y constante durante la utilización medios de transporte (Naziff, 2011). Su desarrollo no admite contradicción o conflicto dado que está de por medio la vida humana aparte de la óptima conservación de la infraestructura vial (Pico, et al., 2011). Lefio, et al. (2018) señalaron que las intervenciones o programas que más efecto positivo son aquellas que abordan integradamente componentes como reglamentos, educación y sanción a los reincidentes. Las infracciones de tránsito son eventos no deseados que provocan lesiones o muerte en las vías de transporte y representan importantes costos sociales y económicos no solo para las víctimas sino también para deudos y la sociedad en conjunto. Lo que sucede es que, al generarse una infracción de tránsito, no solo se afecta el que incurre en la falta, sino también a otros que de manera directa o indirecta usan las vías pese a que su actividad principal no es la conducción. El error humano se ve a menudo como la causa de la infracción; sin embargo, hay que tomar en cuenta que ese error puede ser resultado de una conducta temeraria que el conductor decidió adoptar debido a la falta de responsabilidad, solidaridad o desconocimiento del sentido de bien público y la convivencia. En ese sentido, seguridad vial significa seguridad para todos los usuarios de la carretera por lo que quien conduce debe pensar que su conducta incide significativamente en el estado de las demás personas. Por ello, las normas de tránsito son para disminuir el riesgo de accidentes e infringirla eleva su probabilidad de ocurrencia, por lo que el abordaje debe ser integral y enfocado desde un marco preventivo más que punitivo (Senthil y Ganapathy, 2020).

Por otro lado, es necesario considerar que esta gestión se desarrolla dentro del ámbito de lo público, donde emerge el concepto de ciudadanía que vendría a constituirse en principal responsable para el mantenimiento de la seguridad vial (Arendt, 2016). Lo que sucede es que circular por una vía pública no representa necesariamente un acto de libertad, sino que implican acciones colectivas cuyo proceder se hallan reguladas a fin de que la conducta de uno no termine afectando el bienestar de otros. La trazabilidad de las políticas que orientan la seguridad vial debe tomar en cuenta una serie de factores que condicionan; como

es el caso de diseño de la carretera, señalización de las vías, condición estructural del pavimento, acceso a vías con adecuado mantenimiento. Como se observa la seguridad vial no solo atañe a la conducta del conductor sino a la posición que asume la instancia encargada de velar por ella y en vista que su atención resulta altamente compleja, se deberá asumir una perspectiva multisectorial, pues la prevención requiere de la intervención de todos los actores involucrados.

El tratamiento conceptual de la variable gestión de las infracciones de tránsito, requiere de un análisis estructural dado que como tal no ha sido abordado por los estudios que traten sobre el tema. La gestión en el ámbito de lo público es definida como procesos que asegura la provisión de servicios hacia la ciudadanía y son realizados por los servidores públicos (Pliscoff, 2017); implica el desarrollo de procesos ejecutados estratégicamente para alcanzar eficiencia y eficacia con el apoyo y compromiso de los colaboradores (Apolo, et al., 2017) y conjuntamente con la adecuada toma de decisiones, producto de una óptima gestión del conocimiento, mejora el desempeño institucional (Barzaga, et al., 2019). Por otro lado, las infracciones de tránsito aluden a la prohibición de ciertas conductas que contradicen a la ley y su comisión constituye en consecuencia jurídica (Andrade, et al., 2020); lo cual se apoya en la responsabilidad moral, así como en la conciencia y libertad de los actos de las personas (Grisanti, 2014) sobre todo en el ámbito social y cultural (Granda y Herrera, 2019); siendo que, en este caso, la ley se halla relacionada a la seguridad vial, específicamente el tránsito vehicular. Asimismo, el Decreto Supremo N° 016-2009-MTC y modificatorias (Reglamento Nacional de Tránsito, 2009), considera Infracción de Tránsito, a toda acción u omisión que contravenga las disposiciones inmersas en dicha norma y que de acuerdo a lo establecido en el Título II del referido Reglamento, las mismas serán sancionadas por la autoridad competente; además, según lo estipulado en su artículo 291° señala que las infracciones de tránsito se impondrán y sancionarán de acuerdo a su clasificación, están son: (a) Infracciones leves, cuya multa resulta equivalente al 4% o 5% de la Unidad Impositiva Tributaria, (b) Infracciones graves con una multa equivalente al 8% de la Unidad Impositiva Tributaria, (c) Infracciones muy graves cuya multa es

equivalente al 100%, 50%, 24% ó 12% de la Unidad Impositiva Tributaria, según corresponda. Por su parte, Trujillo (2020) refiere que las infracciones de tránsito son las infracciones más comunes que comete una persona mediante las cuales se infringen las normas relacionadas al tráfico vial y que protege la seguridad de los ciudadanos.

Considerando lo señalado, la gestión de las infracciones de tránsito puede ser conceptualizado como los procesos que permiten regular el comportamiento de los operadores de vehículos para mantener la seguridad vial, pues se ha comprobado que la gravedad de los daños es consecuencia de las infracciones de tránsito cometidos por el conductor al no respetar las normas o conducir distraído (Casado-Sanz, et al. 2019).

En el Perú, la gestión de las infracciones de tránsito la realiza el Servicio de Administración Tributaria (SAT); que es una institución descentralizada de la Municipalidad de Lima Metropolitana y tiene la función de administrar, fiscalizar y recaudar los ingresos tributarios y no tributarios de la jurisdicción según los Edictos N° 225 y N° 227. Con respecto a las infracciones de tránsito, el SAT se rige por la Ley N° 27181 Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y el Decreto Supremo N° 016-2009-MTC y modificatorias (Reglamento Nacional de Tránsito, 2009); en tal sentido, el SAT difunde a través de sus distintos canales de información la tabla de infracciones al referido reglamento, estableciendo la tipificación de la infracción y los montos de las multas atribuidas y a su vez los niveles de calificación de dicha infracción desde muy graves hasta leves (Servicio de Administración Tributaria, 2021).

El estudio de la regulación del tránsito urbano es relevante porque contribuye al desarrollo local considerando factores como equidad, entorno sostenible y valor público (Quintero-González, 2017); sobre todo porque en los próximos años el problema del tránsito vehicular tendrá un impacto desfavorable en la calidad de vida de los ciudadanos dada la tendencia del incremento poblacional (Delgado, et al, 2017). Estos aspectos se observan principalmente desde la óptica de la conservación ambiental y la seguridad vial porque hay

necesidad de regular la emisión de gases de efecto invernadero por su efecto en el cambio climático (Badules, 2020) y dar respuestas a las conductas de violencia vial que se suscitan actualmente (Polaino, 2020).

En la práctica, la gestión de las infracciones de tránsito, se realiza desde las municipalidades provinciales ya que las realiza en atribución conferida por la Ley N° 27181 Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, desde tres ámbitos, lo cual será considerados como dimensiones para el presente propósito:

Competencia normativa: Hace referencia a la atribución de capacidad para emitir normas propias, lo que implica reconocimiento de la autonomía municipal (León, et al, 2021). Refiere atribuciones para emitir normas y disposiciones para aplicar los reglamentos de tránsito y de esa manera generar una cultura de seguridad vial pues se ha comprobado a medida que se agrava la infracción mayor es el daño causado a personas o bienes (Casado-Sanz, et al, 2020)

Competencia de gestión: Son procesos que contribuyen a direccionar una institución y hacerla más productiva (Núñez y Díaz, 2017). Implica la recaudación y administración del recurso que proviene del pago generado por las multas a causa de infracciones de tránsito. Todo ello gestionado desde procesos que funcionen desde diferentes escenarios y permitan interoperabilidad y la colaboración integral y sostenida de los actores del sistema (Miranda, et al, 2017)

Competencia de fiscalización: Refiere los procesos de supervisión y control de las conductas reguladas de las personas (Morón, 2020) Supone acciones de supervisión y detección de la infracción e imposición de la sanción por incumplir las leyes asociadas al transporte y al tránsito terrestre. Se busca fortalecer la seguridad vial relacionada a factores de riesgo y protección que contemplen aspectos técnicos de índole preventivos a través de la incorporación de mecanismos de vigilancia, regulación y sanción oportuna de los infractores a las normas de tránsito (Pérez-Núñez, 2017).

Por su parte, la variable reincidencia es abordada teóricamente desde el campo jurídico y desde esta perspectiva existen dos posiciones; la teoría absoluta (positiva y negativa) y la teoría relativa, ambas centrada en la pena (Alcocer, 2018). La teoría negativa postula que la reincidencia no atenúa ni agrava la responsabilidad en vista que con el cumplimiento inicial de la pena queda retribuida la deuda a causa de la falta o delito (Martínez de Zamora, 1971) considerando que la pena o sanción fue proporcional a la falta (Alpaca, 2020). La teoría relativa asume que la reincidencia tiene carácter atenuante de la falta puesto que ya estuvo expuesto a la pena (Martínez de Zamora, 1971). La teoría positiva por su parte otorga mayor culpabilidad a la reincidencia y por lo tanto la agrava (Zaffaroni, 1992); es en esta última posición que la mayoría de ordenamientos penales se sustenta, puesto que su concepción le brinda mayor importancia al segundo delito, pues considera que además de afectar el bien jurídico protegido también afecta la sociedad en su conjunto y a la institucionalidad del estado (Huertas, et al., 2018).

Por otro lado, se ha estudiado diversos predictores de reincidencia entre las cuales se encuentra la edad, personalidad antisocial, necesidades criminógenas, angustia, criminalidad familiar, crianza familiar, género, historial de comportamiento antisocial, escalas de riesgo, logro y abuso de sustancias (Katsiyannis, 2018). Incluso se ha determinado que los actuales procesos de justicia conllevan a la reincidencia (Yukhnenko, et al., 2019), pues implica evaluar los hechos asociados (Lloyd, 2020), y precisamente dicha reiteración reduce la carga afectiva o moral necesaria para reducirla; lo cual sucede tanto en hombres como en mujeres (Scott y Brown, 2018). Aunque también ambos son susceptibles de educación o reeducación (Isabell-Taylor, 2018)

De modo general, la reincidencia es entendida como la comisión de delito cuando ya se ha cometido otro con anterioridad (Molina, 2017). Asimismo, la reincidencia ha sido definida como la recaída en cierto delito, lo que constituye en agravante dada la omisión de las advertencias constituidas en la primera pena (Alcocer, 2018). También ha sido definida como circunstancia que agrava una responsabilidad dolosa puesto que afecta los niveles social y jurídico de la

sociedad (Puente, 2013). Por su parte, Bruzzone (2018) la define como agravante de responsabilidad penal pues atribuye la culpabilidad al hecho y no al sujeto que infringe la ley, por lo que el Estado debiera darle relevancia. Por su parte, Huertas, et al. (2018) define reincidencia en sus dos aristas: circunstancia que agrava la consecuencia jurídica; y, carácter retributivo donde la reincidencia es atenuante de la falta puesto que asume ineficacia del Estado en su deber resocializante. Tomando en cuenta la infracción de tránsito, la reincidencia es definida como la comisión reiterativa de la misma infracción en el periodo de los doce meses en que se cometió la primera falta y se sanciona con una multa doble (Servicio de Administración Tributaria, 2021).

La reincidencia en la jurisprudencia actual se caracteriza porque agrava la pena (Mendoza, 2018) y se fija según las circunstancias, merecimiento y necesidad (Muñoz y García, 2019). Otro aspecto es el tema del mayor injusto que describe las dos normas vulneradas por el reincidente, el que prohíbe realizar el comportamiento de tipo penal y el que ordena no cometer faltas o delitos futuros (Cox, 2012). Otro aspecto es la noción de culpabilidad, pues si el infractor cometió una falta o delito requiere ser sancionado y la culpa es consecuencia del reproche impuesto lo cual no es disculpable (Luzón, 2016). También otra característica es la peligrosidad, pues la reincidencia implica que este nivel de peligrosidad se eleva con las nuevas faltas cometidas (Orts, et al., 2015). También es característico el hecho de que la reincidencia es utilizada en diversas partes del mundo como una herramienta de evaluación del delito y del sistema de resocialización (Harris y Harris, 2020).

Por otro parte, la reincidencia ha sido analizada desde el punto de vista de la justicia restaurativa; porque según Tulich, et al. (2021), uno de las cuestiones clave planteados es saber si la justicia preventiva realmente es un sistema alternativo de justicia o al contrario socava el sistema de justicia penal porque no está orientado a la sanción sino a la rehabilitación y la formación. Según Tyler, et al. (2007), el abordaje de los casos desde el campo formativo debería ser más eficaz para reducir la tasa de reincidencia que las medidas tradicionales impuestas cuando se comente una falta o delito. Asimismo, hay que considerar

que existen condiciones que determinan la infracción y la reincidencia como la personalidad, conducta de conducción y trastornos mentales, que han sido descritos como los mayores predictores de las infracciones y los accidentes de tránsito (Alavi, et al., 2017). Por su parte, Mphela (2019), otra condición es la calidad y el suministro de las carreteras porque no solo son fundamentales para evitar la infracción, sino que también son fundamentales en la gestión de la seguridad vial.

Las dimensiones de la variable reincidencia se conciben desde el modelo positivo, por lo que, según Huertas, et. al. (2018) se expresa del siguiente modo:

Juzgamiento: Supone la diferenciación entre reincidencia y reiteración; en el primer caso existe una sentencia, mientras que en el segundo no se ha llegado a dicho estado procesal (Támara, 2008). La reincidencia es asumida como conducta rebelde, una figura que describe desacato a la autoridad y de ahí su carácter agravante, sin embargo, la reiteración es asumida como una especie de recaída puesto que se asume que dicho comportamiento es un hábito un rasgo del que el infractor no se puede desprender sin ayuda (Maldonado, 2015)

Naturaleza del delito: Concibe reincidencia al caso donde la comisión infractora se constituye en réplica; es decir, la comisión de un delito diferente no configura la reincidencia (Cofre, 2011). Por tanto, la reincidencia implica la comisión de un delito cuya naturaleza es similar a la anterior e incurrir en ello configura arbitrariedad que afecta la seguridad jurídica porque implica afectar la presunción de inocencia y añade la figura de tratamiento degradante al imputado (Fouquet, 2018).

Cumplimiento de la pena: Supone dos figuras; en la primera; la falta se comete después de cumplir la primera infracción; en la segunda se comete la nueva infracción cuando la primera aún se halla en proceso de cumplimiento de la condena (Piñol, 2012). Entender lo contrario implicaría en medida injusta y persecución arbitraria puesto que se entiende que se halla en proceso de resocialización (Ríos, 2019).

III. METODOLOGÍA

3.1. Tipo y diseño de investigación

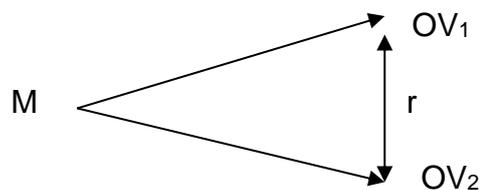
El enfoque de investigación es cuantitativo porque utilizó la medición numérica y el procesamiento estadístico para analizar la información (Hernández, et, al., 2014).

El tipo de investigación es básico porque buscó incrementar el conocimiento teórico de una realidad específica (Carrasco, 2009).

El diseño de investigación es no experimental y transversal porque no requirió la manipulación de variables y la recolección de datos se realizó en un momento específico (Hernández, et, at (2014).

El nivel de investigación es correlacional porque analizó la relación o grado de asociación entre dos variables (Hernández, et, al 2014).

Lo descrito se visualiza en el siguiente esquema:



Dónde:

M: Muestra de Estudio

OV₁: Gestión de las infracciones de tránsito

OV₂: Reincidencia

r: Correlación

El método de investigación es el hipotético deductivo porque inició desde planteamientos de premisas hipotéticas que luego pasó por un proceso de comprobación utilizando el método deductivo (Bernal, 2006).

3.2. Variables y operacionalización

Carrasco (2009), define variable como el conjunto de propiedades o características susceptibles de ser medida. Por su parte operacionalización de variable es la descomposición de los elementos que la conforman en términos de dimensiones e indicaron a fin de proceder a su medición (Kerlinger, 2002).

Variable 1. Gestión de las infracciones de tránsito

Definición conceptual: Proceso de normalización, gestión y fiscalización de las infracciones de tránsito establecidas por comportamientos de transgresión vial generada deliberadamente o por error (Moyano, 1997)

Definición operacional: La variable gestión de infracciones de tránsito es medida a través de 18 ítems organizada en 3 dimensiones: Competencia normativa, Competencia de gestión, Competencia de fiscalización; generándose por cada dimensión 3 indicadores, cada una con 2 ítems a las que los sujetos responden desde una escala de 5 niveles que van desde nunca hasta siempre.

Variable 2. Reincidencia

Definición conceptual: Es una problemática de seguridad ciudadana que implica la repetición de una acción que transgrede las normas impuestas y para su configuración debe existir dos hechos comprobados y separados por un tiempo específico. (Zamora-Acevedo, 2019).

Definición operacional: La variable reincidencia es medida a través de 18 ítems organizadas en 3 dimensiones: Juzgamiento, Naturaleza del delito, Cumplimiento de la pena; generándose por cada dimensión 2 indicadores, cada una con 3 ítems a las que los sujetos responden desde una escala de 5 niveles que van desde nunca hasta siempre.

3.3. Población, muestra, muestreo, unidad de análisis

Población

Población es el conjunto de individuos, personas o instituciones que son motivo de investigación (Ñaupas, et al., 2014). En este caso la población estuvo constituida por 80 servidores (empleados D.L. N° 728 y personal CAS) de la Gerencia Central de Operaciones del Servicio de Administración Tributaria de Lima.

Muestra

La muestra es una parte de la población elegidos bajo el criterio de representatividad (Ñaupas, et al., 2014). La muestra estuvo constituida con toda la población, por lo que también es un número de 80 servidores del Servicio de Administración Tributaria de Lima.

Muestreo

El muestreo es un proceso mediante el cual se seleccionó los elementos de la muestra (Ñaupas, et al., 2014). En tanto que toda la población fue la muestra, se tuvo una muestra censal que es definida por Hayes (1999), como aquel procedimiento de muestreo donde se elige a toda la población como muestra.

Unidad de análisis

La unidad de análisis fue el objeto expuesto a estudio (Vivanco, 2005), que en este caso fueron individuos, y correspondieron a servidores del Servicio de Administración Tributaria de Lima.

3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Técnica

La técnica utilizada fue la encuesta, el cual es un procedimiento mediante a el cual se obtiene datos a través de proceso de interrogación (Sierra Bravo, 2001).

Instrumentos

El instrumento utilizado fue el cuestionario, que consistió en un grupo de premisas cuyos contenidos se hallan vinculados a la variable expuesta a medición (Taylor y Bogdan, 1994, p. 79). Los instrumentos son:

Instrumento 1:

Nombre:	Cuestionario de gestión de las infracciones de tránsito
Autor:	Pamela Estefanía Zapana Quispe (2021)
Administración:	Individual - directa (vía online)
Duración:	15 minutos
Aplicación:	Trabajadores SAT
Significación:	Evalúa las percepciones de los operadores del SAT acerca de la gestión sobre las infracciones de tránsito realizada por la institución.

El instrumento consta de 18 ítems al cual el sujeto responde en una escala de 5 niveles (Nunca-Siempre) y tiene 3 dimensiones:

- Competencia normativa (6 ítems)
- Competencia de gestión (6 ítems)
- Competencia de fiscalización (6 ítems)

El baremo para interpretar es el siguiente:

Tabla 1.

Niveles de interpretación del cuestionario de gestión de las infracciones de tránsito

	Deficiente	Regular	Excelente
Competencia normativa	6 - 13	14 - 22	23 - 30
Competencia de gestión	6 - 13	14 - 22	23 - 30
Competencia de fiscalización	6 - 13	14 - 22	23 - 30
Gestión de las infracciones de tránsito	18 - 41	42 - 66	67 - 90

Instrumento 2:

Nombre:	Cuestionario de reincidencia
Autor:	Pamela Estefania Zapana Quispe (2021)
Administración:	Individual – directa (vía online)
Duración:	15 minutos
Aplicación:	Trabajadores SAT
Significación:	Evalúa las percepciones de los operadores del SAT acerca de la conducta reincidente a las infracciones de tránsito.

El instrumento consta de 18 ítems al cual el sujeto responde en una escala de 5 niveles (Nunca-Siempre) y tiene 3 dimensiones:

- Juzgamiento (6 ítems)
- Naturaleza del delito (6 ítems)
- Cumplimiento de la pena (6 ítems)

El baremo para interpretar es el siguiente:

Tabla 2.

Niveles de interpretación del cuestionario de reincidencia

	Bajo	Medio	Alto
Juzgamiento	6 - 13	14 - 22	23 - 30
Naturaleza del delito	6 - 13	14 - 22	23 - 30
Cumplimiento de la pena	6 - 13	14 - 22	23 - 30
Reincidencia	18 – 41	42 – 66	67 – 90

Validez.

Validez es el criterio que asegura que el instrumento logró medir la variable que se tiene intención de medir (Hernández, et al, 2014, p. 200).

En el presente estudio el instrumento se validó en su contenido siguiendo el juicio de expertos.

Tabla 3

Juicio de expertos para los instrumentos de medición

	Expertos	Especialista	Resultado
1°	Dr. Guizado Oscoco, Felipe	Docente Metodólogo	Es aplicable
2°	Dr. Mendoza Retamozo, Noemí	Docente Metodóloga	Es aplicable
3°	Mg. Silva Vásquez, Sandra Abigail	Gestor Público	Es aplicable

Confiabilidad

Hernández, et al, (2014), refirió que la confiabilidad informa el nivel de consistencia y coherencia de un instrumento de medición. Para determinar la confiabilidad, los instrumentos fueron aplicados a 20 servidores con características similares a la muestra y con los datos recopilados se procedió a calcular el Alfa de Cronbach, siendo los resultados lo siguiente:

Tabla 4.

Confiabilidad del instrumento que mide la variable gestión de infracciones de tránsito

Alfa de Cronbach	N de elementos
0,834	18

Como se aprecia, ha resultado coeficiente alfa de Cronbach igual a 0,834 para el instrumento que mide la variable gestión de infracciones de tránsito, por lo que se concluyó que es confiable.

Tabla 5.

Confiabilidad del instrumento que mide la variable reincidencia

Alfa de Cronbach	N de elementos
0,857	18

Como se aprecia, ha resultado coeficiente alfa de Cronbach igual a 0,857 para el instrumento que mide la variable reincidencia, por lo que se concluyó que es confiable.

3.5. Procedimiento

El procedimiento de recolección de datos fue el siguiente:

- Se solicitó autorización a las autoridades del Servicio de Administración Tributaria de Lima para la aplicación de instrumentos al personal que labora en la gestión de infracciones de tránsito.
- Una vez obtenida la autorización se solicitó la participación de los servidores de manera virtual.
- Los instrumentos fueron aplicados vía *Google Forms*, la base de datos fue descargada en archivo Excel y luego exportado al SPSS (versión 25) para su posterior análisis.

3.6. Métodos de análisis de datos

El análisis estadístico fue a nivel descriptivo e inferencial. A nivel descriptivo, el análisis fue realizado mediante tablas de frecuencia, porcentajes y figura de barras. A nivel inferencial se optó por utilizar la prueba estadística para correlacionar (Rho de Spearman). La elección de la prueba se halla en función de la normalidad de los datos obtenidos (Prueba de Kolmogorov Smirnov).

3.7. Aspectos éticos

Se asumió diversos aspectos éticos para ejecutar la investigación. De ese modo, para la recopilación de los datos se buscó previamente el permiso expreso de cada participante, También se mantuvo y conservó que las respuestas a los instrumentos sean anónimas a fin de no generar algún tipo de sesgo o consecuencia adversa de tipo laboral. Por otro lado, se respetó la individualidad y derecho de cada participante a emitir respuestas de modo libre, los cuales no fueron objeto de juicio a su persona.

Del mismo modo, se aseguró respetar el derecho de autoría de las diferentes fuentes expuestas, razón por el cual se ha cuidado en citar y referenciar siguiendo las normas APA.

IV. RESULTADOS

Resultados descriptivos

Tabla 6

Nivel descriptivo de la variable gestión de infracciones de tránsito

	Frecuencia	Porcentaje
Deficiente	29	36,3
Regular	36	45,0
Excelente	15	18,8
Total	80	100,0

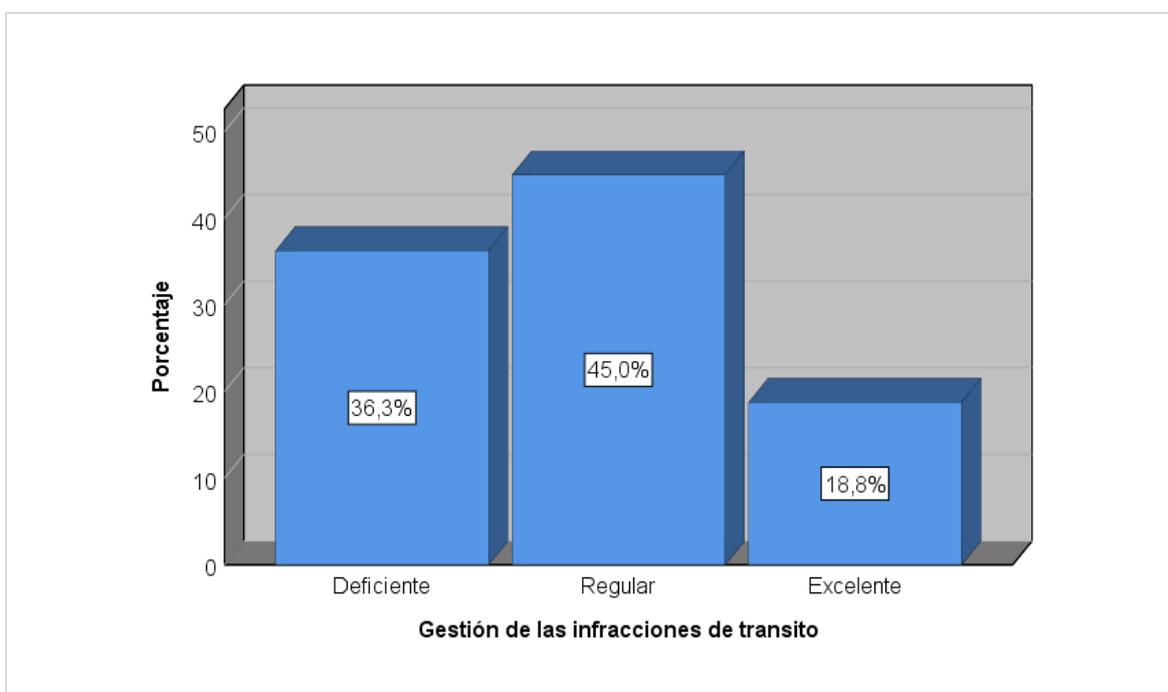


Figura 1. Niveles de porcentajes de la variable gestión de infracciones de tránsito

Interpretación: En la tabla 6 y figura 1 se tiene el nivel de gestión de las infracciones de tránsito percibido por los servidores del Servicio de Administración Tributaria de Lima. Se observa que el 45% percibe que la gestión de las infracciones de tránsito es de nivel regular y el 18,8% que es de nivel excelente. Sin embargo, también se observa que un importante 36.3% percibe la gestión de las infracciones de tránsito es de nivel deficiente.

Tabla 7

Niveles de porcentajes de la variable gestión de las infracciones de tránsito según dimensiones

	Competencia normativa		Competencia de gestión		Competencia de fiscalización	
	Frecuencia	Porcentaje	Frecuencia	Porcentaje	Frecuencia	Porcentaje
Deficiente	25	31,3%	46	57,5%	36	45,0%
Regular	33	41,3%	30	37,5%	30	37,5%
Excelente	22	27,5%	4	5,0%	14	17,5%
Total	80	100,0%	80	100,0%	80	100,0%

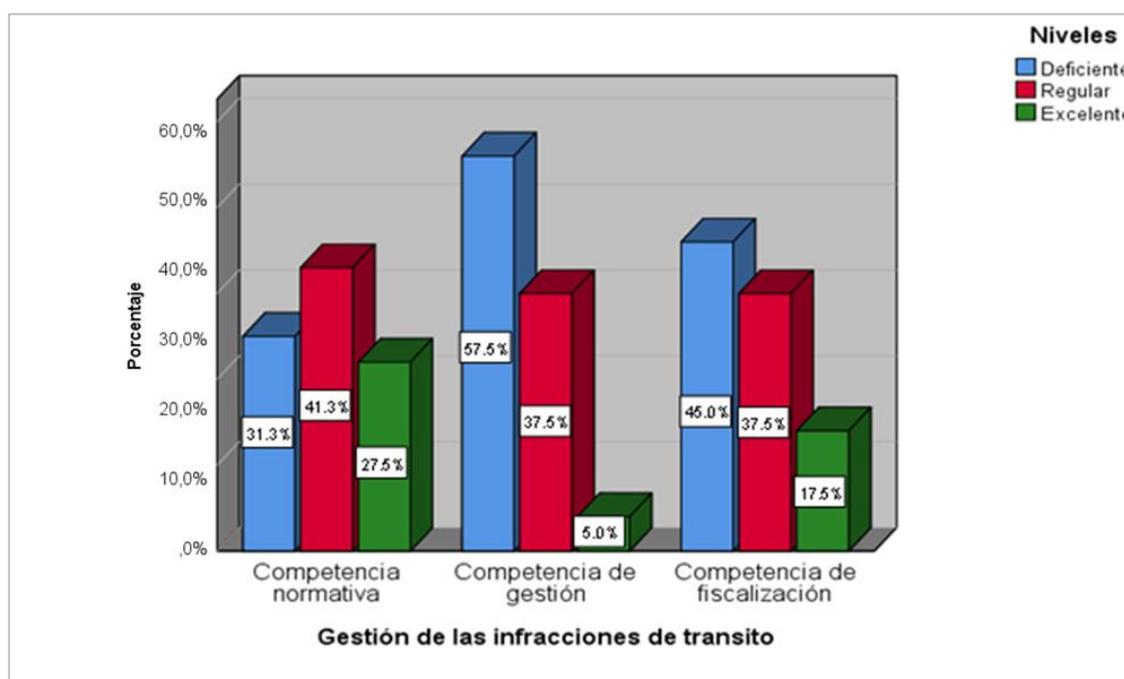


Figura 2. Niveles de porcentajes de la variable gestión de infracciones de tránsito según dimensiones

Interpretación: En la tabla 7 y figura 2 se tiene el nivel de gestión de las infracciones de tránsito por dimensiones percibido por los servidores del Servicio de Administración Tributaria de Lima. Se observa que el 31,3% considera que la competencia normativa se halla en nivel deficiente, el 41,3% en nivel regular y el 27,5% en nivel excelente. Por otro lado, el 57,5% considera que la competencia de gestión se halla en nivel deficiente, el 37,5% en nivel regular y el 5% en nivel excelente. Asimismo, se tiene que el 45% considera que la competencia de

fiscalización se halla en nivel deficiente, el 37,5% en nivel regular y el 17,5 en nivel excelente.

Tabla 8

Nivel descriptivo de la variable reincidencia de las infracciones de tránsito

	Frecuencia	Porcentaje
Deficiente	7	8,8
Regular	35	43,8
Excelente	38	47,5
Total	80	100,0

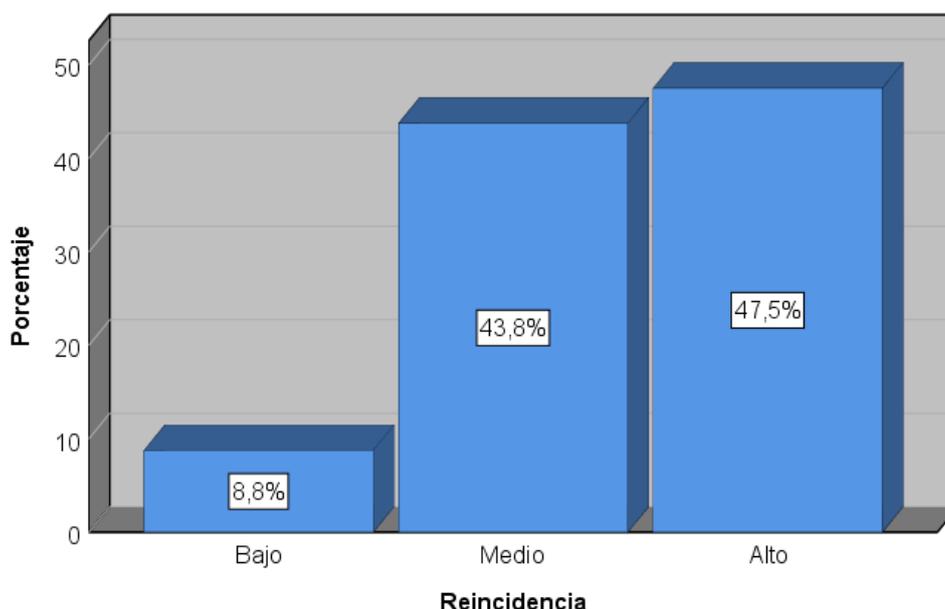


Figura 3. Niveles de porcentajes de la variable reincidencia

Interpretación: En la tabla 8 y figura 3 se tiene el nivel de reincidencia de las infracciones de tránsito en Lima Metropolitana percibido por los servidores del Servicio de Administración Tributaria de Lima. Se observa que el 47,5% percibe que la reincidencia de las infracciones de tránsito es alta y el 43,8% que es de nivel medio y solo el 8,8% percibe que la reincidencia de las infracciones de tránsito es de nivel bajo.

Tabla 9

Niveles de porcentajes de la variable reincidencia de las infracciones de tránsito según dimensiones

	Juzgamiento		Naturaleza del delito		Cumplimiento de la pena	
	Frecuencia	Porcentaje	Frecuencia	Porcentaje	Frecuencia	Porcentaje
Bajo	7	8,8%	7	8,8%	5	6,3%
Medio	20	25,0%	63	78,8%	67	83,8%
Alto	53	66,3%	10	12,5%	8	10,0%
Total	80	100,0%	80	100,0%	80	100,0%

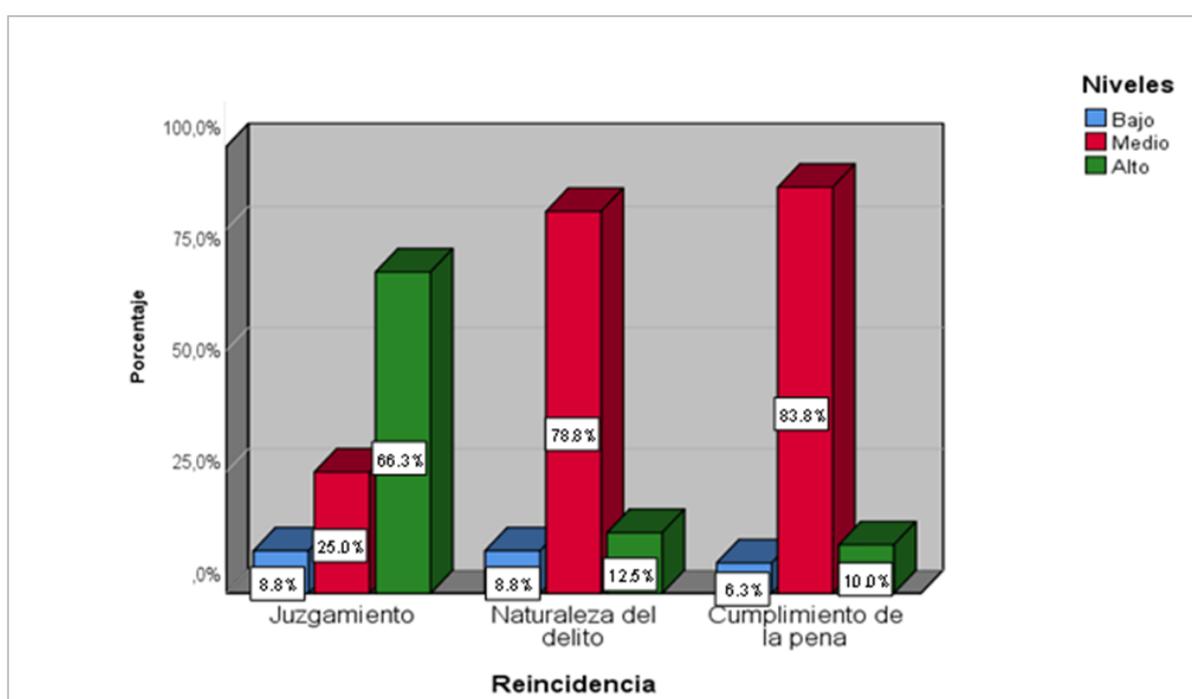


Figura 4. Niveles de porcentajes de la variable reincidencia según dimensiones

Interpretación: En la tabla 9 y figura 4 se tiene el nivel de reincidencia por dimensiones percibido por los servidores del Servicio de Administración Tributaria de Lima. Se observa que el 8,8% considera que el nivel de juzgamiento es bajo, el 25,0% que es de nivel medio y el 66,3% que es de nivel alto. Por otro lado, se tiene que el 8,8% considera que el nivel de la naturaleza del delito es bajo, el 78,8% que es de nivel medio y el 12,5% que es de nivel alto. Asimismo, se halló que el 6,3% considera que el nivel de cumplimiento de la pena es bajo, el 83,8% que es de nivel medio y el 10,0% que es de nivel alto.

Resultados de prueba de hipótesis

Comprobación de hipótesis general

Ho: No existe relación entre la gestión de infracciones de tránsito y la reincidencia de su comisión en Lima Metropolitana, 2021.

Ha: Existe relación entre la gestión de infracciones de tránsito y la reincidencia de su comisión en Lima Metropolitana, 2021.

Tabla 10

Correlación entre la gestión de infracciones de tránsito y la reincidencia de su Comisión en Lima Metropolitana

		Gestión de las infracciones de tránsito	Reincidencia
Rho de Spearman	Gestión de las infracciones de tránsito	Coeficiente de correlación	1,000
		Sig. (bilateral)	,000
		N	80
	Reincidencia	Coeficiente de correlación	-,835**
		Sig. (bilateral)	,000
		N	80

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Toma de decisión: La tabla 10 evidencia que existe correlación significativa ($p=0,000 < 0,05$) entre las variables gestión de infracciones de tránsito y reincidencia, razón por la cual se procede a rechazar la hipótesis nula; es decir, existe relación entre la gestión de infracciones de tránsito y la reincidencia de su comisión en Lima Metropolitana, 2021. Asimismo, se debe señalar que esta correlación es negativa y alta ($\rho=-0,835^{**}$), lo cual significa que a mejor gestión de las infracciones de tránsito menor probabilidad de reincidencia en este tipo de comisión.

Comprobación hipótesis específica 1

Ho: No existe relación entre la competencia normativa y la reincidencia en la comisión de infracciones en Lima Metropolitana, 2021

Ha: Existe relación entre la competencia normativa y la reincidencia en la comisión de infracciones en Lima Metropolitana, 2021

Tabla 11

Correlación entre competencia normativa y la reincidencia en la comisión de infracciones en Lima Metropolitana

			Competencia	
			normativa	Reincidencia
Rho de Spearman	Competencia normativa	Coeficiente de correlación	1,000	-,614**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	80	80
	Reincidencia	Coeficiente de correlación	-,614**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	80	80

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Toma de decisión: La tabla 11 evidencia que existe correlación significativa ($p=0,000 < 0,05$) entre la competencia normativa en la gestión de infracciones de tránsito y reincidencia, razón por la cual se procede a rechazar la hipótesis nula; es decir, existe relación entre la competencia normativa y la reincidencia en la comisión de infracciones en Lima Metropolitana, 2021. Asimismo, se debe señalar que esta correlación es negativa y moderada ($\rho=-0,614^{**}$), lo cual significa que a mayor competencia normativa en la gestión de las infracciones de tránsito menor probabilidad de reincidencia en este tipo de comisión.

Comprobación hipótesis específica 2

Ho: No existe relación entre la competencia de gestión y la reincidencia en la comisión de infracciones en Lima Metropolitana, 2021

Ha: Existe relación entre la competencia de gestión y la reincidencia en la comisión de infracciones en Lima Metropolitana, 2021

Tabla 12

Correlación entre competencia de gestión y la reincidencia en la comisión de infracciones en Lima Metropolitana

		Competencia de gestión		Reincidencia	
Rho de Spearman	Competencia de gestión	Coeficiente de correlación	1,000	-,819**	
		Sig. (bilateral)	.	,000	
		N	80	80	
	Reincidencia	Coeficiente de correlación	-,819**	1,000	
		Sig. (bilateral)	,000	.	
		N	80	80	

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Toma de decisión: La tabla 12 evidencia que existe correlación significativa ($p=0,000 < 0,05$) entre la competencia de gestión de infracciones de tránsito y reincidencia, razón por la cual se procede a rechazar la hipótesis nula; es decir, existe relación entre la competencia de gestión y la reincidencia en la comisión de infracciones en Lima Metropolitana, 2021. Asimismo, se debe señalar que esta correlación es negativa y alta ($\rho = -0,819^{**}$), lo cual significa que a mayor competencia de gestión de las infracciones de tránsito menor probabilidad de reincidencia en este tipo de comisión.

Comprobación hipótesis específica 3

Ho: No existe relación entre la competencia de fiscalización y la reincidencia en la comisión de infracciones en Lima Metropolitana, 2021

Ha: Existe relación entre la competencia de fiscalización y la reincidencia en la comisión de infracciones en Lima Metropolitana, 2021

Tabla 13

Correlación entre competencia de fiscalización y la reincidencia en la comisión de infracciones en Lima Metropolitana

		Competencia de	
		fiscalización	Reincidencia
Rho de Spearman	Competencia de fiscalización	1,000	-,749**
	Reincidencia	-,749**	1,000
	Coeficiente de correlación		
	Sig. (bilateral)	.	,000
	N	80	80
	Coeficiente de correlación		
	Sig. (bilateral)	,000	.
	N	80	80

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Toma de decisión: La tabla 13 evidencia que existe correlación significativa ($p=0,000<0,05$) entre la competencia de fiscalización en la gestión de infracciones de tránsito y reincidencia, razón por la cual se procede a rechazar la hipótesis nula; es decir, existe relación entre la competencia de fiscalización y la reincidencia en la comisión de infracciones en Lima Metropolitana, 2021. Asimismo, se debe señalar que esta correlación es negativa y alta ($\rho=-0,749^{**}$), lo cual significa que a mayor competencia de fiscalización en la gestión de las infracciones de tránsito menor probabilidad de reincidencia en este tipo de comisión.

V. DISCUSIÓN

Con respecto a la hipótesis general, los resultados demostraron que existe relación entre la gestión de infracciones de tránsito y la reincidencia de su comisión en Lima Metropolitana, 2021. La correlación resultó significativa, negativa y alta ($p=0,000<0,05$; $\rho=-0,835^{**}$). Estos resultados discrepan con la expuesta por Yangalí (2018), cuando en su investigación concluyó que la gestión del tránsito vehicular es transversal con los procesos de gestión, control y supervisión constituyéndose en una figura más punitiva que preventiva; lo que en general reduciría su efecto en la reincidencia, considerando esta última como la comisión de una nueva falta o delito que se comete antes de los cinco años de cometida la primera falta (Sánchez, 2019), lo cual puede llegar al 10,71% según la evidencia presentada por (Alarcón, 2020). Asimismo, Tuppia (2018) en su investigación realizada manifestó que el endurecimiento de sanciones no necesariamente genera los resultados esperados; y peor aún genera mayor morosidad en los conductores; por ello, la gestión debe orientarse hacia la prevención más que a la punición (Tamay, 2019).

Considerando estos hallazgos se puede señalar que al producirse mejores procesos de gestión de las infracciones establecidas por comportamientos de transgresión vial generada deliberadamente o por error (Moyano, 1997) existirá menor probabilidad de repetir de acciones que transgreden las normas impuestas y cuya configuración demanda la existencia de dos hechos comprobados y separados por un tiempo específico. (Zamora-Acevedo, 2019). Sin embargo, según Tulich, et al., (2021), uno de las cuestiones clave planteados en cuanto a justicia preventiva es saber si realmente es un sistema alternativo de justicia o al contrario socava el sistema de justicia penal. Esto ha generado preocupación en los estudiosos de la justicia preventiva, y muchos argumentan que las medidas impuestas bajo este enfoque se conciben mejor como una acción educativa, en lugar de justicia penal propiamente dicho. De ese modo, el concepto legal de participación en actividades relacionadas con faltas graves relacionadas al tránsito, dejan de lado el carácter ilícito de la conducta infractora y de esa manera se tiende a elevar el riesgo de que la falta se vuelva a cometer. Es que este tipo

de justicia carece de mecanismos que posibiliten la toma de conciencia de la falta; y ello se da porque los procedimientos existentes buscan equiparar el régimen del orden civil preventivo con el régimen de enjuiciamiento y castigo por delitos pasados; más aún porque los procesos en el marco de prevención no incluyen dos de los propósitos tradicionales del castigo: la retribución y la rehabilitación. El punto relevante es que el régimen es independiente y distinto de la justicia penal tradicional y, por lo tanto, sus resultados pueden ser diferentes sin inconsistencias. Por tanto, para que la gestión de las infracciones de tránsito incida realmente en la reducción de la reincidencia debe optarse por medidas de orden preventivo, pero sin dejar de lado los aspectos clave de la sanción, es decir, retribución y rehabilitación.

En cuanto a la hipótesis específica 1, se comprobó que existe relación entre la competencia normativa y la reincidencia en la comisión de infracciones en Lima Metropolitana, 2021. La correlación resultó significativa, negativa y moderada ($p=0,000<0,05$; $\rho=-0,614^{**}$). Las entidades difícilmente tienen potestad para generar decretos o leyes, aunque si aquellas de tipo instrumental pues es de suma relevancia para operativizar los procedimientos que permiten el cumplimiento de funciones y organización de procesos; en ese sentido, el estudio concuerda con lo reportado por Chávez y Cabrera (2018), quienes puntualizaron lo relevante que es hacer que los conductores conozcan las señales de tránsito pues se relaciona con la prevención de los accidentes; lo cual amerita el diseño de una propuesta formativa cuya implementación requerirá su respectiva norma para viabilizar recursos. Según Tyler, et al. (2007), el abordaje de los casos desde el campo formativo debería ser más eficaz para reducir la tasa de reincidencia que las medidas tradicionales impuestas cuando se comente una falta o delito. Esto si se toma en cuenta mecanismos psicológicos de reintegración, toma de conciencia y percepción de los mecanismos de justicia, los cuales deben responder a la ruptura de las reglas, lidiando con los infractores y las consecuencias de su comportamiento delictivo. Esto en contraparte del enfoque punitivo o la disuasión que más bien busca infundir miedo a un castigo futuro, lo cual resulta complejo debido al alto costo de las operaciones que constituyen este tipo de estrategia; además se ha comprobado su bajo nivel de eficacia además de

afectar las relaciones entre las autoridades y el público que en el tiempo termina elevando el nivel de reincidencia.

De los hallazgos encontrados se señala que, a mayor capacidad para emitir normas propias, lo que implica reconocimiento de la autonomía de la entidad supervisora para emitir normas y disposiciones para aplicar los reglamentos de tránsito y de esa manera generar una cultura de seguridad vial (León, et al., 2021; Casado-Sanz, et al, 2020) también existirá menor probabilidad de presentarse conducta reincidente en materia de infracción a las normas de tránsito. La teoría que sustenta estos mecanismos sugiere que hay formas de responder a las malas acciones como elevar el apoyo de los infractores y la probabilidad de cumplimiento futuro con la ley. Si bien muchos tipos de experiencia podrían activar estos mecanismos psicológicos, ambos se han relacionado con el uso de acuerdos conjuntos en lugar del enjuiciamiento vertical o imposición de sanción impersonal. En tales escenarios, los infractores se reúnen con un facilitador capacitado que responda por la entidad de gestionar la infracción. De ese modo, en lugar de enfocarse sólo en el castigo apropiado por las malas acciones, se confrontan a los infractores con consecuencias de sus acciones para luego animarlos a tomar responsabilidad de seguir las normas en el futuro

Con respecto a la hipótesis específica 2, se evidenció que existe relación entre la competencia de gestión y la reincidencia en la comisión de infracciones en Lima Metropolitana, 2021. La correlación resultó significativa, negativa y alta ($p=0,000<0,05$; $\rho=-0,819^{**}$). Estos resultados concuerdan con lo referido en la investigación realizada por Escala (2017) quien señaló que la gestión estratégica previene y reduce los accidentes de tránsito siempre que se tenga un sistema que permita supervisar, fiscalizar y detectar diversos tipos de irregularidades; además de tener el recurso humano operativo suficiente. Igualmente, Granda (2018) resalta la necesidad de implementar tecnología e innovación en la gestión del tránsito, además de agregar eficiencia en la gestión para desarrollar una infraestructura pública y social que permita la prevención de infracciones o delitos en las vías; lo cual exige una perspectiva estratégica y territorial para controlar comportamientos de transgresión y reincidencia de las infracciones de tránsito.

Tomando en cuenta estos hallazgos se puede decir que a mayor competencia para direccionar la institución hacia procesos que funcionen desde diferentes escenarios y permitan interoperabilidad, colaboración integral y sostenida de los actores del sistema para de ese modo recaudar y administrar el recurso que proviene del pago generado por las multas a causa de infracciones de tránsito (Núñez y Díaz, 2017; Miranda, et al, 2017) también existirá menor probabilidad de presentarse conducta reincidente en materia de infracción a las normas de tránsito. Es que las infracciones de tránsito se están convirtiendo en un grave desafío socioeconómico del siglo XXI, provocando pérdida de vidas y bienes, la calidad de la infraestructura es uno de los factores relevantes que puede explicarla. Según Mphela (2019), la calidad y el suministro de las carreteras no solo son fundamentales para evitar la infracción y también son fundamentales en la gestión de la seguridad vial. Generalmente, las infracciones ocurren por falta de vías en buen estado o por las continuas desviaciones de tráfico a causa de reintegrados trabajos de mantenimiento de otras empresas que operan bajo; o en su defecto por mantenimiento mismo por parte de los gobiernos locales y regionales. Incluso, existen vías que no tienen buen diseño o su ejecución se realiza tan improvisadamente que al poco tiempo se convierten en principales factores de riesgo de accidentes. Otro aspecto son las aceras, que en el mayor de espacios urbanos suelen estar invadidos por comerciantes informales, obligando a los peatones utilizar las vías de tránsito, reduciendo a la par el espacio a las unidades de transporte, situación que pocas veces sucede en las vías rápidas, donde el espacio es amplio, los peatones escasos y la infraestructura está en constante mantenimiento.

Con respecto a la hipótesis específica 3, se demostró que existe relación entre la competencia de fiscalización y la reincidencia en la comisión de infracciones en Lima Metropolitana, 2021. La correlación fue significativa, negativa y alta ($p=0,000<0,05$; $\rho=-0,749^{**}$). Si se considera que las labores de fiscalización asumen un enfoque de prevención más que punición, entonces se podría indicar que estos resultados guarda concordancia con lo expresado por Pallín (2017), quien refirió que la labor preventiva reduce las infracciones de

tránsito y la reincidencia y por tanto también la siniestralidad vial y delincuencia vial; sobre todo si se aplican programas de educación vial que involucre a la familia, escuela y una adecuada regulación de los delitos contra la seguridad vial lo cual no se limita a la punición sino en el fortalecimiento de barreras de protección; requiriéndose también una adecuada formación de los agentes encargados de regularla. También debe puntualizarse que la fiscalización no es sobre la sanción sino sobre el comportamiento para de ese modo incidir sobre la reincidencia; y para ello se tomaran en cuenta factores contextuales que la predisponen o desencadenan (Chamorro, 2017). Si se toman en cuenta otros factores personales del conductor, también se puede decir que el estudio concuerda con González (2019) quien manifestó que existen condiciones que determinan la infracción y la reincidencia como género y edad; con Chamorro (2017) que agregó funciones físicas o psicológicas afectadas por el estrés; con Tuppia (2018), quien más bien la consideró como consecuencia de la falta de sentido de responsabilidad.

Considerando estos hallazgos podrían indicarse que a mejores procesos de supervisión, detección y control de la infracción e imposición de la sanción oportuna por incumplir las leyes asociadas al transporte y al tránsito terrestre para fortalecer la seguridad vial (Morón, 2020; Pérez-Núñez, 2017) también existirá menor probabilidad de presentarse conducta reincente en materia de infracción a las normas de tránsito. De ese modo, se ha identificado que los dos factores principales que afectan la incidencia de las infracciones de tránsito se refieren factores humanos y los patrones de comportamiento de conducción. Los factores subyacentes de los accidentes de tráfico son factores humanos, cognitivos y comportamentales como una enfermedad mental, personalidad o la edad de conductores. Según Alavi, et al. (2017), la personalidad, conducta de conducción y trastornos mentales son los mayores predictores de las infracciones y los accidentes de tránsito. Con respecto a la conducta de conducción se ha observado que ello no condiciona las infracciones, aunque se tiene que el aumento de edad reduce la probabilidad de infringirlas; lo mismo sucede con los años de experiencia; aunque no sucede lo mismo con el historial de accidentes, pues tener antecedentes no necesariamente obliga a pensar que habrá

reincidencia futura. Con respecto a los trastornos mentales, se tiene que la ansiedad eleva la probabilidad de infracción y los accidentes en las vías pues se tornan más descuidados cuando conducen. Entre los rasgos de personalidad, solo es el neuroticismo lo que más aumenta la probabilidad de infracción o los accidentes en las vías. Otros comportamientos identificados han sido la búsqueda de sensaciones, falta de tolerancia, intolerancia al estrés, impulsividad, violencia, inestabilidad emocional, sensación de aventura, depresión y pensamientos pesimistas.

VI. CONCLUSIONES

Primera: Existe relación significativa, negativa y alta entre la gestión de infracciones de tránsito y la reincidencia de su comisión en Lima Metropolitana, 2021 ($p=0,000<0,05$; $\rho=-0,835^{**}$), lo cual significa que, a mejor gestión de las infracciones de tránsito generado por transgresión vial, existirá menor probabilidad de que estas acciones se reiteren nuevamente en el breve plazo.

Segunda: Existe relación significativa, negativa y moderada ($p=0,000<0,05$; $\rho=-0,614^{**}$) entre la competencia normativa y la reincidencia en la comisión de infracciones en Lima Metropolitana, 2021, lo cual significa que a mayor autonomía y capacidad para aplicar los reglamentos de tránsito generando una cultura de seguridad vial, existirá menor probabilidad de presentarse conducta reincidente en materia de infracción a las normas de tránsito.

Tercera: Existe relación significativa, negativa y alta ($p=0,000<0,05$; $\rho=-0,819^{**}$) entre la competencia de gestión y la reincidencia en la comisión de infracciones en Lima Metropolitana, 2021. Esto significa que a mayor competencia para direccionar la institución hacia procesos que permitan la colaboración integral y sostenida de los actores del sistema durante la gestión de la sanción a causa de infracciones de tránsito, menor probabilidad de presentarse conducta reincidente en materia de infracción a las normas de tránsito.

Cuarta: Existe relación significativa, negativa y alta ($p=0,000<0,05$; $\rho=-0,749^{**}$) entre la competencia de fiscalización y la reincidencia en la comisión de infracciones en Lima Metropolitana, 2021. Esto implica que cuando existen mejores procesos de supervisión, detección y control de la infracción de tránsito e imposición de la sanción, también existirá menor probabilidad de presentarse conducta reincidente en materia de infracción a las normas de tránsito.

VII. RECOMENDACIONES

- Primera: Se sugiere al Sistema de Administración Tributaria (SAT), generar estrategias más preventivas que punitivas al responder frente a las infracciones de tránsito, dado que el endurecimiento de sanciones no necesariamente genera los resultados esperados en cuanto a reincidencia; aunque no debe dejarse de lado los aspectos clave de la sanción, es decir, retribución y rehabilitación
- Segunda: Se sugiere al Sistema de Administración Tributaria (SAT), hacer más operativas y eficaces los procedimientos que permitan el cumplimiento de la función y a la vez diseñar programas formativos que se orienten al conocimiento de las señales de tránsito, toma de conciencia, evaluación de la falta y otros mecanismos psicológicos de reintegración. De ese modo, en lugar de enfocarse sólo en el castigo apropiado por las malas acciones, se confrontan a los infractores con consecuencias de sus acciones para luego animarlos a tomar responsabilidad de seguir las normas en el futuro
- Tercera: Se sugiere al Sistema de Administración Tributaria (SAT), realizar una reingeniería de sus procesos de gestión, optando por una orientación más estratégica con apoyo de sistemas tecnológicos que permita supervisar y detectar diversos tipos de irregularidades; además de enfocarse en gestionar con las instancias correspondientes, el mantenimiento de las vías de tránsito desde una perspectiva territorial dado que también condiciona las infracciones de tránsito.
- Cuarta: Se sugiere a la Municipalidad Metropolitana de Lima, capacitar al personal operativo que realiza labores de fiscalización, para que su intervención sea más preventiva que punitiva, asumiendo actitudes de facilitación antes que de juzgamiento a fin de atender aquellos factores personales o contextuales que predisponen o desencadenan las infracciones de tránsito.

REFERENCIAS

- Alarcón, B. (2020). *Eficacia de los programas específicos de Violencia de Género y Seguridad Vial como medidas penales alternativas* [Tesis doctoral, Universidad de Murcia. España]. <https://digitum.um.es/digitum/bitstream/10201/101465/1/Beatriz%20Alarc%c3%b3n%20Delicado%20Tesis%20Doctoral.pdf>
- Alavi, S., Mohammadi, M., Souri, H., Kalhori, S., Jannatifard, F. & Sepahbodi, G. (2017). Personality, Driving Behavior and Mental Disorders Factors as Predictors of Road Traffic Accidents Based on Logistic Regression. *Iranian Journal of Medical Sciences*, 42(1), 24–31.
- Alcocer, E. (2018). *La reincidencia como agravante de la pena*. Lima: Jurista Editores E.I.R.L.
- Alpaca, A. (2020). Sobre la imposición de la pena como retribución. *Revista Electrónica de Ciencia Penal y Criminología*, 22, 1 – 43. <http://criminet.ugr.es/recpc/22/recpc22-21.pdf>
- Andrade, J., Erazo, J., Trelles, D. y Narváez, C. (2020). Conciliación en asuntos relacionados con infracciones de tránsito en el Ecuador Vulneración de derechos fundamentales. *Iustitia Socialis. Revista Arbitrada de Ciencias Jurídicas* V(V), 143-161. https://fundacionkoinonia.com.ve/ojs/index.php/Iustitia_Socialis/article/view/566
- Apolo, D., Báez, V., Pauker, L. y Pasquel, G. (2017). Gestión de Comunicación Corporativa: consideraciones para el abordaje de su estudio y práctica *Revista Latina de Comunicación Social*, 72, 521-539. <http://www.revistalatinacs.org/072paper/1177/27es.html>
- Arendt, H. (2016). *La condición humana*. Ediciones Paidós. https://www.planetadelibros.com/libros_contenido_extra/32/31441_La_condicion_humana.pdf

- Badules, D. (2020). «Modere sus humos». La regulación de la movilidad y el transporte en la normativa contra el cambio climático. *Tráfico y seguridad vial*, 247.
- Barzaga, O., Vélez, H., Nevárez, J. y Arroyo, M. (2019). Gestión de la información y toma de decisiones en organizaciones educativas. *Revista de Ciencias Sociales*. XXV(2), 120-130.
<https://www.redalyc.org/jatsRepo/280/28059953010/28059953010.pdf>
- Bernal, C. (2006). Metodología de la investigación. Mexico: Prentice-Hall.
- Bruzzone, P.P. (2018). La reincidencia y el principio de culpabilidad. *El Derecho penal: doctrina y jurisprudencia*, 7, 5-9.
https://repositorio.scba.gov.ar/jspui/bitstream/123456789/174/1/La_reincidencia_y_el_principio_de_culpabilidad.pdf
- Carrasco, S. (2009). *Metodología de la investigación científica*. Lima: Editorial San Marcos
- Casado-Sanz, N., Guirao, B., Antonio, L. G., & Attard, M. (2019). Investigating the risk factors associated with the severity of the pedestrians injured on spanish crosstown roads. *Sustainability*, 11(19), 5194. Doi: <http://dx.doi.org/10.3390/su11195194>
- Casado-Sanz, N., Guirao, B., & Attard, M. (2020). Analysis of the risk factors affecting the severity of traffic accidents on spanish crosstown roads: The Driver's perspective. *Sustainability*, 12(6), 2237. Doi: <http://dx.doi.org/10.3390/su12062237>
- Chamorro, D. (2017). *El estrés y las infracciones de tránsito en conductores de trimóvil de servicio público en tres distritos de Huánuco 2016* [Tesis doctoral, Universidad Nacional Hermilio Valdizán. Huánuco, Perú].
<http://repositorio.unheval.edu.pe/bitstream/handle/UNHEVAL/2943/TDr.S%2000025%20Ch516.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Chávez, E. y Cabrera, V. (2018). *Nivel de conocimiento de las señales de tránsito y la prevención de los accidentes en la provincia de Bongará – Amazonas* [Tesis de Maestría, Universidad Cesar Vallejo].

https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/31806/chavez_ae.pdf?sequence=1&isAllowed=y

- Cofre, L. (2011). Idas y vueltas de la reincidencia en América Latina: estado de la normativa en Argentina, Colombia, Perú y Chile. *Debates Penitenciarios, Volumen 16*: 3-18.
- Congreso de la Republica. (8 de octubre de 1999). Ley 27181 - Ley General de transporte y tránsito terrestre. Diario Oficial El Peruano.
- Cox, J. (2012). *Delitos de posesión. Bases para una dogmática*. Editorial BdeF.
- Delgado, J., Hernández, E. y Carmona, A. (2017). Flujo vehicular: una perspectiva con transito optimo ramificado. *Revista de desarrollo urbano y sustentable* 3(9), 53-59. <http://ri.utn.edu.mx//handle/123456789/407>
- Escala, J. (2017). *Gestión estratégica policial y su influencia en la prevención y reducción de accidentes de tránsito en el Distrito de La Molina* [Tesis de Maestría, Universidad Cesar Vallejo. Lima, Perú]. <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/5901>
- Fouquet, D. (2018). La imagen legal del delincuente imputable peligroso: reflexiones a través de la libertad vigilada. *Revista De Derecho Penal y Criminología*, (20), 13-64. <https://doi.org/10.5944/rdpc.20.2018.26432>
- González, G. (2019). *Lesiones de tráfico y movilidad. Patrones de riesgo en Andalucía* [Tesis doctoral, Universidad de Málaga. España]. https://riuma.uma.es/xmlui/bitstream/handle/10630/19328/TD_GONZALEZ_SANCHEZ_Guadalupe.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Granda, G. y Herrera, C. (2019). Análisis de los tipos penales y su importancia para determinar responsabilidad penal. *Iustitia Socialis. Revista Arbitrada de Ciencias Jurídicas* V(7), 220-232. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7110480>
- Granda, V. (2018). *La gestión pública de las ciudades: el desarrollo y la gestión de la movilidad, tránsito, transporte y seguridad vial en Cuenca-Ecuador (1999- 2014)* [Tesis doctoral, Universidad Complutense de Madrid. España]. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/tesis?codigo=152680>

- Grisanti H. (2014). *Criminal law*. Editorial Vadell Brothers.
- Harris, M., y Harris, E. (2020). Recidivism: Obscuring more than you think. *Corrections Today*, 82(5), 56–61.
- Hayes, B. (1999). *Diseños de encuestas, usos y métodos de análisis estadístico*. México: Edit. Oxford.
- Hernández, R.; Fernández, C. y Baptista, P. (2014). *Metodología de la investigación* (6° Edición). México: Mc Graw-Hill Educación.
- Huertas, O., Echeverry, D. y Manrique, F. (2018). Política Criminal Reactiva frente al tráfico, fabricación y porte de estupefacientes, y su impacto negativo en la reincidencia de la población carcelaria. *Revista Criminalidad*, 60 (2), 9-23. <https://www.policia.gov.co/revista/revista-criminalidad-volumen-60-no-2>
- Instituto nacional de Estadística e Informática (2017). *Análisis de los Accidentes de Tránsito ocurridos en el Año 2016*. https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1528/cap03.pdf
- Isabell-Taylor, J. (2018). Education Key to Lower Recidivism. *Guild Notes*, 43(2/3), 21.
- Katsiyannis, A., Whitford, D.K., Zhang, D. et al. (2018). Adult Recidivism in United States: A Meta-Analysis 1994–2015. *J Child Fam Stud*, 27, 686–696. <https://doi.org/10.1007/s10826-017-0945-8>
- Kerlinger, F. (2002). *Investigación del comportamiento* (4ª Edición). México. McGraw-Hill.
- Lara, K. (2020). Ineficacia de la foto detección como instrumento para detectar infracciones de Tránsito en Santiago de Cali. <https://repository.usc.edu.co/bitstream/handle/20.500.12421/4837/INEFICACIA%20DE%20LA%20FOTO%20DETECCI%C3%93N.pdf?sequence=3>.
- Lefio, Á., Bachelet, V., Jiménez-Paneque, R., Gomolán, P., & Rivas, K. (2018). A systematic review of the effectiveness of interventions to reduce motor vehicle crashes and their injuries among the general and working populations. *Pan American Journal of Public Health*, 42, 1–8.

- León, A., Aguilar, O. y Caveda, D. (2021). La potestad normativa: sistematización teórica jurídica y comparada en el contexto municipal. *Revista Científica ECOCIENCIA*, 8(2), 87-111.
- Lloyd, C. D., Hanson, R. K., Richards, D. K., & Serin, R. C. (2020). Reassessment improves prediction of criminal recidivism: A prospective study of 3,421 individuals in New Zealand. *Psychological Assessment*, 32(6), 568–581. <https://doi.org/10.1037/pas0000813>
- Luzón, D. (2016). *Lecciones de Derecho penal. Parte General* (3ª edición). Ed. Tirant lo Blanch.
- Maldonado, F. (2015). Efectos del cumplimiento de la condena precedente en el acceso al régimen de penas sustitutivas previstas en la Ley 18.216: consideraciones sobre el estatuto aplicable a la reiteración delictiva, al margen de la agravante de reincidencia. *Revista de derecho (Coquimbo)*, 22(2), 243-277. <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-97532015000200009>
- Martínez de Zamora, A. (1971). *La reincidencia*. Universidad de Murcia. <https://revistas.um.es/analesumderecho/issue/view/9171>
- Mendoza, A. (2018). Inconstitucionalidad de la reincidencia como circunstancia cualificada agravante de la pena. *Revista de la Facultad de Derecho de México*, 68(272), 597-625. <http://dx.doi.org/10.22201/fder.24488933e.2018.272-2.67582>
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (22 de abril de 2009). Decreto Supremo N° 016-2009-MTC. Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Transito. Diario Oficial El Peruano.
- Miranda, S., Orciuoli, F., Lia, V & Sampson, D. (2017). An ontology-based model for competence management. *Data & Knowledge Engineering*, 107, 51-66. <https://doi.org/10.1016/j.datak.2016.12.001>
- Molina, G. (2017). Causas de reincidencia en los delitos de los menores en el srpa38 en la ciudad de Cartagena entre los años 2012 y 2015. *Revista Jurídica Mario Alario D'Filippo*, X(19), 126-155.

- Montoro, L., Useche, S., Alonso, F., & Cendales, B. (2018). Work environment, stress, and driving anger: A structural equation model for predicting traffic sanctions of public transport drivers. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 15(3), 497. <http://dx.doi.org/10.3390/ijerph15030497>
- Morón, J. (2020). La regulación común de la actividad administrativa de fiscalización en el derecho peruano. *Revista Derecho & Sociedad*, 54(1), 17-43.
- Moyano, E. (1997). Teoría del comportamiento planificado e intención de infringir normas de tránsito en peatones. *Estudios de Psicología (Natal)*, 2(2), 335-348. <https://dx.doi.org/10.1590/S1413-294X1997000200008>
- Mphela, T. (2020). Causes of road accidents in Botswana: An econometric model. *Journal of Transport & Supply Chain Management*, 14, 1–8. <https://doi.org/10.4102/jtscm.v14i0.509>
- Muñoz, F. y García, M. (2019). *Derecho penal. Parte General (10ª edición)*. Ed. Tirant lo blanch.
- Nazif J. (2011). *Guía práctica para el diseño e implementación de políticas de seguridad vial integrales, considerando el rol de la infraestructura*. Santiago de Chile: Naciones Unidas-CEPAL. <https://www.cepal.org/es/publicaciones/35266-guia-practica-diseno-implementacion-politicas-seguridad-vial-integrales>
- Núñez, N. y Díaz, D. (2017). Perfil por competencias gerenciales en directivos de instituciones educativas. *Estudios pedagógicos (Valdivia)*, 43(2), 237-252. <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-07052017000200013>
- Ñaupas, H., Mejía, E., Novoa, E. y Villagómez, A. (2014). *Metodología de la investigación. Cuantitativa-Cualitativa y redacción de la tesis*. Bogotá: Ediciones de la U.
- Organización Mundial de la Salud (2017). *10 datos sobre la seguridad vial en el mundo*. <https://www.who.int/features/factfiles/roadsafety/es/>.

- Orts, E., Alonso, A. y Roig, M. (2015). *Derecho penal de la peligrosidad y prevención de la reincidencia*. Ed. Tirant lo Blanch.
- Pallín, G. (2017). *Revisión de la delincuencia vial en el ordenamiento jurídico español tras la entrada en vigor de la LO 1/2015* [Tesis doctoral, Universidad Pontificia Comillas de Madrid. España]. <https://repositorio.comillas.edu/rest/bitstreams/100008/retrieve>
- Pérez-Núñez, R., Ruelas-Valdés, D., y Hajar, M. (2017). Legislación sobre seguridad vial en México: un análisis subnacional. *Revista Panam Salud Pública*, 41, 1–10. <https://iris.paho.org/handle/10665.2/34067>
- Pico, M., González, R. y Noreña, O. (2011). Seguridad vial y peatonal: una aproximación teórica desde la política pública. *Revista Hacia la Promoción de la Salud*, 16(2), 190-204. <https://www.redalyc.org/pdf/3091/309126696014.pdf>
- Piñol, D. (2012). *Estudio modelo y medición de la reincidencia de adolescentes y jóvenes infractores de la ley penal. Modelo de medición de la reincidencia*. Santiago de Chile: Universidad de Chile. http://cesc.uchile.cl/docs_estudios/resumen_ejecutivo_estudio_reincidencia.pdf
- Pliscoff, C. (2017). Implementando la nueva gestión pública: problemas y desafíos a la ética pública. El caso chileno. *Convergencia Revista de Ciencias Sociales*, 24(73), 141-164. <http://www.scielo.org.mx/pdf/conver/v24n73/1405-1435-conver-24-73-00141.pdf>
- Polaino, M. (2010). Delitos contra la seguridad vial: una visión crítica de la regulación española. Jurídica Central. *Revista de la Academia del Colegio de Abogados de Pichincha y de la Facultad de Jurisprudencia Ciencias Políticas y Sociales de la Universidad Central del Ecuador*. 4(7), 103-128. <https://revistadigital.uce.edu.ec/index.php/CAP/article/view/2900/3467>
- Puente, L. (2013). Fundamento dogmático de la agravación por reincidencia. *Revista Jurídica de la Universidad Autónoma de Madrid*, 2(26), 183-202. <https://revistas.uam.es/revistajuridica/article/view/211>

- Quintero-González, J. R. (2017). Del concepto de ingeniería de tránsito al de movilidad urbana sostenible. *Ambiente y Desarrollo*, 21(40), 57-72. <https://doi.org/10.11144/Javeriana.ayd21-40.citm>
- Ríos, G. (2019). La negación de la finalidad del proceso penal por acción del neo punitivismo. El caso peruano. El caso de la prohibición del beneficio de la suspensión del cumplimiento de la pena privativa de la libertad. *Revista de la Facultad de Derecho*, (46), 380-421. <https://dx.doi.org/10.22187/rfd2019n46a15>
- Sánchez, M. (2019). *La Reincidencia y Habitualidad en el Perú y su Compatibilidad con la Doctrina de la C.I.D.H. y el T.E.D.H* [Tesis de Maestría, Universidad Pedro Ruiz Gallo. Perú]. <https://repositorio.unprg.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12893/7529/BC-TES-TMP-1438%20SANCHEZ%20CHANDUVI.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Scott, T., & Brown, S. L. (2018). Risks, strengths, gender, and recidivism among justice-involved youth: A meta-analysis. *Journal of Consulting and Clinical Psychology*, 86(11), 931–945.
- Senthil, V., & Ganapathy, D. (2020). Knowledge, awareness, and practice of road traffic safety among the dental students. *Drug Invention Today*, 13(6), 914–917.
- Servicio de Administración Tributaria (2021). *Tabla de infracciones al Reglamento nacional de tránsito*. https://www.sat.gob.pe/WebSiteV8/Modulos/contenidos/mult_Papeletas_tirntv2.aspx
- Sierra Bravo, R. (2001). *Técnicas de investigación social. Teoría y ejercicios* (14ª edición). Editorial Paraninfo.
- Támara, M. (2008). *Direccionamiento del tratamiento penitenciario en Colombia: investigación científica como fundamento*. Universidad Santo Tomás.
- Tamay, M. (2019). *Las infracciones de tránsito por alcoholemia y el principio de proporcionalidad de la pena* [Tesis de maestría, Universidad Regional

Autónoma de los Andes. Ambato, Ecuador].
<http://dspace.uniandes.edu.ec/bitstream/123456789/9723/1/TUAEXCOMM DP006-2019.pdf>

Taylor, S. y Bogdan, R. (1994). *Introducción a los métodos cualitativos de investigación*. Ediciones Paidós.

Trujillo, E. (2020). *Infracción*. Economipedia.com.

<https://economipedia.com/definiciones/infraccion.html>

Tulich, T., Murray, S., & Skead, N. (2021). Antipodean perspectives on preventive justice: The High Court and Serious Crime Prevention Orders. *Griffith Law Review*, 1–29.

Tuppia, J. (2018). *Infracciones de tránsito y responsabilidad administrativa de los conductores infractores en Huancayo 2017* [Tesis de Maestría, Universidad Cesar Vallejo. Lima, Perú].
<https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/32756>

Tyler, T. Sherman, L., Strang, H., Barnes, G. & Woods, D. (2007). Reintegrative Shaming, Procedural Justice, and Recidivism: The Engagement of Offenders' Psychological Mechanisms in the Canberra RISE Drinking-and-Driving Experiment. *Law & Society Review*, 41(3), 553–586.

Vivanco, M. (2005). *Muestreo estadístico. Diseño y aplicaciones*. Editorial Universitaria SA.

Yangali, J. (2018). *Gestión del tránsito vehicular en el cercado de Lima 2018* [Tesis de Maestría, Universidad Cesar Vallejo. Lima, Perú].
<https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/21995>

Yukhnenko, D., Blackwood, N. & Fazel, S. (2019). Risk factors for recidivism in individuals receiving community sentences: a systematic review and meta-analysis. *Cambridge University Press*, 25(2), 252 – 263.
<https://doi.org/10.1017/S1092852919001056>

Zaffaroni, E. (1992). *Hacia un realismo jurídico penal marginal*. Monte Ávila Editores.

<https://neopanopticum.wordpress.com/2006/07/12/reincidencia-e-zaffaroni/>

Zamora-Acevedo, M. (2019). El problema de la Reincidencia. *Acta Académica*, 52, 325-349. <http://revista.uaca.ac.cr/index.php/actas/article/view/201>

ANEXOS

Anexo 1. Matriz de consistencia

Matriz de consistencia							
TÍTULO: Gestión de infracciones de tránsito y la reincidencia en su Comisión en Lima Metropolitana, 2021 AUTOR: Br. Zapana Quispe, Pamela Estefania							
Problema	Objetivos	Hipótesis	Variables e indicadores				
Problema general ¿Cuál es la relación entre la gestión de infracciones de tránsito y la reincidencia de su comisión en Lima Metropolitana, 2021? Problemas específicos ¿Cuál es la relación entre la competencia normativa y la reincidencia en la comisión de infracciones en Lima Metropolitana, 2021? ¿Cuál es la relación entre la competencia de gestión y la reincidencia en la comisión de infracciones en Lima Metropolitana, 2021? ¿Cuál es la relación entre la competencia de fiscalización y la reincidencia en la comisión de	Objetivo general Determinar la relación que existe entre la gestión de infracciones de tránsito y la reincidencia de su comisión en Lima Metropolitana, 2021. Objetivos específicos Determinar la relación que existe entre la competencia normativa y la reincidencia en la comisión de infracciones en Lima Metropolitana, 2021. Determinar la relación que existe entre la competencia de gestión y la reincidencia en la comisión de infracciones en Lima Metropolitana, 2021. Determinar la relación que existe entre la competencia de	Hipótesis general Existe relación entre la gestión de infracciones de tránsito y la reincidencia de su comisión en Lima Metropolitana, 2021. Hipótesis específicas Existe relación entre la competencia normativa y la reincidencia en la comisión de infracciones en Lima Metropolitana, 2021 Existe relación entre la competencia de gestión y la reincidencia en la comisión de infracciones en Lima Metropolitana, 2021 Existe relación entre la competencia de fiscalización y la reincidencia en la comisión de infracciones en Lima	Variable 1: GESTIÓN DE INFRACCIONES DE TRÁNSITO				
			Dimensiones	Indicadores	Ítems	Escala de medición	Niveles y rangos
			Competencia normativa	<ul style="list-style-type: none"> - Autonomía para generar normas - Reconocimiento de la autoridad - Disposiciones para aplicar infracciones 	1 - 2	Escala ordinal de Likert Nunca (1) Casi nunca (2) A veces (3) Casi siempre (4) Siempre (5)	Deficiente: (18 – 41) Regular: (42 – 66) Excelente: (67 – 90)
					3 - 4		
					5 - 6		
			Competencia de gestión	<ul style="list-style-type: none"> - Orientación hacia la producción - Recaudación de los recursos - Administración de los recursos 	7 - 8		
					9 - 10		
					11 - 12		
			Competencia de fiscalización	<ul style="list-style-type: none"> - Control de las infracciones - Detección de las infracciones - Imposición de sanciones 	13 - 14		
					15 – 16		
17 - 18							
Variable 2: REINCIDENCIA		Ítems	Escala de medición	Niveles y rangos			
Dimensiones	Indicadores						
Juzgamiento	<ul style="list-style-type: none"> - Conducta reincidente - Conducta reiterativa 	1 - 3	Escala ordinal de Likert Nunca (1) Casi nunca (2)	Bajo: (18 – 41) Medio:			
		4 - 6					
Naturaleza del delito	<ul style="list-style-type: none"> - Comisión diferenciada de la infracción - Comisión reiterada de la infracción 	7 - 9					
		10 – 12					

infracciones en Lima Metropolitana, 2021?	fiscalización y la reincidencia en la comisión de infracciones en Lima Metropolitana, 2021	Metropolitana, 2021	Cumplimiento de la pena	- Infracción sin cumplimiento de pena - Infracción con cumplimiento de pena	13 - 15 16 - 18	A veces (3) Casi siempre (4) Siempre (5)	(42 – 66) Alto: (67 – 90)
Nivel - diseño de investigación	Población y muestra	Técnicas e instrumentos		Estadística a utilizar			
Enfoque: Cuantitativo Tipo: Básico Nivel: Correlacional Diseño: No experimental y transversal Método: Hipotético deductivo	Población: 80 servidores (D.L. N° 728 y personal CAS) de la Gerencia Central de Operaciones del Servicio de Administración Tributaria de Lima Tipo de muestreo: Muestra censal – no probabilística. Toda la población es la muestra. Tamaño de muestra: La misma que la población	Variable 1: Gestión de infracciones de tránsito Técnicas: Encuesta Instrumentos: Cuestionario Autor: Pamela Estefania Zapana Quispe Año: 2021 Monitoreo: Asesor de la investigación Ámbito de Aplicación: Lima Metropolitana Forma de Administración: Individual y directa (Vía online)		DESCRIPTIVA: Porcentajes y frecuencias INFERENCIAL: Coeficiente de correlación de Spearman.			
		Variable 2: Reincidencia Técnicas: Encuesta Instrumentos: Cuestionario Autor: Pamela Estefania Zapana Quispe Año: 2021 Monitoreo: Asesor de la investigación Ámbito de Aplicación: Lima Metropolitana Forma de Administración: Individual y directa (Vía online)					

Anexo 2. Matriz de operacionalización de las variables

Operacionalización de la variable 1: Gestión de las infracciones de tránsito

Dimensiones	Indicadores	Ítems	Escalas y valores	Niveles y rangos
Competencia normativa	- Autonomía para generar normas	1 – 2	Escala ordinal con Likert Nunca (1) Casi nunca (2) A veces (3) Casi siempre (4) Siempre (5)	Deficiente: 18 – 41 Regular: 42 – 66 Excelente: 67 – 90
	- Reconocimiento de la autoridad	3 – 4		
Competencia de gestión	- Disposiciones para aplicar infracciones	5 – 6		
	- Orientación hacia la producción	7 – 8		
	- Recaudación de los recursos	9–10		
Competencia de fiscalización	- Administración de los recursos	11–12		
	- Control de las infracciones	13–14		
	- Detección de las infracciones	15–16		
	- Imposición de sanciones	17–18		

Operacionalización de la variable 2: Reincidencia

Dimensiones	Indicadores	Ítems	Escalas y valores	Niveles y rangos
Juzgamiento	- Conducta reincidente	1 – 3	Escala ordinal con Likert Nunca (1) Casi nunca (2) A veces (3) Casi siempre (4) Siempre (5)	Bajo: 18 – 41 Medio: 42 – 66 Alto: 67 – 90
	- Conducta reiterativa	4 – 6		
Naturaleza del delito	- Comisión diferenciada de la infracción	7 – 9		
	- Comisión reiterada de la infracción	10–12		
Cumplimiento de la pena	- Infracción sin cumplimiento de pena	13–15		
	- Infracción con cumplimiento de pena	16–18		

Anexo 3. Instrumento de recolección de datos

Cuestionario sobre gestión de infracciones de tránsito

Instrucciones

A continuación, encontrará preguntas sobre aspectos relacionados a la gestión de infracciones de tránsito. Cada una tiene cinco opciones para responder de acuerdo a lo que describa mejor su percepción. Lea cuidadosamente cada pregunta y marque con un aspa (X) sólo una alternativa, la que mejor refleje su punto de vista al respecto. Las respuestas obtenidas serán utilizadas exclusivamente para fines académicos.

- (1) Nunca
- (2) Casi nunca
- (3) A veces
- (4) Casi siempre
- (5) Siempre

N°	Ítems	Alternativas de respuesta				
		1	2	3	4	5
DIMENSIÓN 1: Competencia normativa						
	Autonomía para generar normas					
1	La institución genera normas internas para organizar los procesos de gestión de las infracciones de tránsito					
2	La institución tiene autonomía para generar directivas o lineamientos para aplicar las normas de tránsito que han sido normadas.					
	Reconocimiento de la autoridad					
3	La ciudadanía reconoce la autoridad de la institución en materia de infracciones de tránsito					
4	La autoridad de la institución se halla consolidada frente a los conductores					
	Disposiciones para aplicar infracciones					
5	La institución tiene disposiciones claras que le permiten aplicar las infracciones de tránsito con eficacia					
6	Las disposiciones que regulan las infracciones de tránsito son de conocimiento de la ciudadanía					
DIMENSIÓN 2: Competencia de gestión						

	Orientación hacia la producción					
7	La institución maneja información actualizada acerca de las infracciones de tránsito emitidas					
8	La institución diseña metas específicas para cumplir sus funciones					
	Recaudación de los recursos					
9	Los procesos de gestión son claros para la recaudación de los recursos					
10	Los recursos recaudados de la institución proceden de las infracciones de tránsito					
	Administración de los recursos					
11	Existe personal suficiente para administrar los recursos recaudados					
12	El personal se encuentra suficientemente capacitado para cumplir sus funciones					
	DIMENSIÓN 3: Competencia de fiscalización					
	Control de las infracciones					
13	Las acciones de la institución logran regular el comportamiento que causa infracciones de tránsito					
14	La institución ejerce control suficiente sobre todos los actores que participan en la gestión de las infracciones de tránsito					
	Detección de las infracciones					
15	La institución cuenta con instrumentos que permiten realizar una eficiente detección de las infracciones de tránsito					
16	Las infracciones de tránsito se hallan objetivamente señaladas					
	Imposición de sanciones					
17	El proceso de imposición de sanciones es fiscalizable por otras instancias					
18	Las sanciones impuestas pueden ser objeto de verificación.					

Cuestionario sobre reincidencia

Instrucciones

A continuación, encontrará preguntas sobre aspectos relacionados a la reincidencia de faltas que contravienen las normas. Cada una tiene cinco opciones para responder de acuerdo a lo que describa mejor su percepción. Lea cuidadosamente cada pregunta y marque con un aspa (X) sólo una alternativa, la que mejor refleje su punto de vista al respecto. Las respuestas obtenidas serán utilizadas exclusivamente para fines académicos.

- (1) Nunca
- (2) Casi nunca
- (3) A veces
- (4) Casi siempre
- (5) Siempre

N°	Ítems	Alternativas de respuesta				
		1	2	3	4	5
DIMENSIÓN 1: Juzgamiento						
	Conducta reincidente					
1	Los conductores infringen las normas de tránsito pese a que tienen sanciones impuestas					
2	Hay una cultura de reincidencia a las infracciones de tránsito que afecta la seguridad vial.					
3	La reincidencia a las infracciones en las vías es una conducta común en nuestra sociedad.					
	Conducta reiterativa					
4	Hay infractores a las normas de tránsito que no son sancionados					
5	Hay conductores que infringen las normas de tránsito, pero tienen estrategias que evitan la sanción.					
6	Los conductores pueden tener rutinas que evitan la sanción ante las infracciones de tránsito cometidos.					
DIMENSIÓN 2: Naturaleza del delito						
	Comisión diferenciada de la infracción					
7	Los diferentes tipos de las infracciones de tránsito ocultan la reincidencia					

8	Hay conductores reincidentes en diversos tipos de infracciones de tránsito					
9	La variedad de infracciones de tránsito no permite tipificar una reincidencia					
Comisión reiterada de la infracción						
10	Existen algunas infracciones de tránsito que son infringidas reiterativamente					
11	La reiteración de una infracción suele reducir el carácter punible del comportamiento					
12	Los reincidentes no reconocen la gravedad de la reiteración en las infracciones de tránsito					
DIMENSIÓN 3: Cumplimiento de la pena						
Infracción sin cumplimiento de pena						
13	Hay infractores de tránsito que no pagan sus multas					
14	El incumplimiento del pago de la multa condiciona el derecho a conducir					
15	Hay sistemas que permiten conocer si alguien incumple el pago de sus multas					
Infracción con cumplimiento de pena						
16	El cumplimiento del pago de la multa reduce la reincidencia					
17	El cumplimiento del pago de la multa es una medida que produce resultados					
18	Hay mecanismos que promuevan el pago de las multas.					

Anexo 4. Fichas de validación



CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE GESTIÓN DE LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO

Nº	DIMENSIONES / ítems	Pertinencia ¹		Relevancia ²		Claridad ³		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
	DIMENSIÓN 1: Competencia normativa	Si	No	Si	No	Si	No	
1	La institución genera normas internas para organizar los procesos de gestión de las infracciones de tránsito.	✓		✓		✓		
2	La institución tiene autonomía para generar directivas o lineamientos para aplicar las normas de tránsito que han sido normadas.	✓		✓		✓		
3	La ciudadanía reconoce la autoridad de la institución en materia de infracciones de tránsito.	✓		✓		✓		
4	La autoridad de la institución se halla consolidada frente a los conductores.	✓		✓		✓		
5	La institución tiene disposiciones claras que le permiten aplicar las infracciones de tránsito con eficacia.	✓		✓		✓		
6	Las disposiciones que regulan las infracciones de tránsito son de conocimiento de la ciudadanía.	✓		✓		✓		
	DIMENSIÓN 2: Competencia de gestión	Si	No	Si	No	Si	No	
7	La institución maneja información actualizada acerca de las infracciones de tránsito emitidas.	✓		✓		✓		
8	La institución diseña metas específicas para cumplir sus funciones.	✓		✓		✓		
9	Los procesos de gestión para la recaudación de los recursos son claros.	✓		✓		✓		
10	Los recursos recaudados de la institución proceden de las infracciones de tránsito.	✓		✓		✓		
11	Existe personal suficiente para administrar los recursos recaudados.	✓		✓		✓		
12	El personal se encuentra suficientemente capacitado para cumplir sus funciones.	✓		✓		✓		
	DIMENSIÓN 3: Competencia de fiscalización	Si	No	Si	No	Si	No	
13	Las acciones de la institución logran regular el comportamiento que causa las infracciones de tránsito.	✓		✓		✓		
14	La institución ejerce control suficiente sobre todos los actores que participan en la gestión de las infracciones de tránsito.	✓		✓		✓		

15	La institución cuenta con instrumentos que permiten realizar una eficiente detección de las infracciones de tránsito.	✓		✓		✓	
16	Las infracciones de tránsito están objetivamente señaladas para su fácil detección.	✓		✓		✓	
17	El proceso de imposición de sanciones es fiscalizable por otras instancias.	✓		✓		✓	
18	Las sanciones impuestas pueden ser objeto de verificación.	✓		✓		✓	

Observaciones (precisar si hay suficiencia): HAY SUFICIENCIA

Opinión de aplicabilidad: **Aplicable [X]** **Aplicable después de corregir []** **No aplicable []**

Apellidos y nombres del juez validador: Dr. Felipe Guizado Oscco

DNI: 31169557

Especialidad del validador: Docente Metodólogo

09 de junio del 2021

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



Firma del Experto Informante.

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE REINCIDENCIA

N°	DIMENSIONES / ítems	Pertinencia ¹		Relevancia ²		Claridad ³		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
	DIMENSIÓN 1: Juzgamiento	Si	No	Si	No	Si	No	
1	Los conductores infringen las normas de tránsito pese a que tienen sanciones impuestas.	✓		✓		✓		
2	Existe una cultura de reincidencia a las infracciones de tránsito que afecta la seguridad vial.	✓		✓		✓		
3	La reincidencia a las infracciones en las vías es una conducta común en nuestra sociedad.	✓		✓		✓		
4	Hay infractores a las normas de tránsito que no son sancionados.	✓		✓		✓		
5	Hay conductores que infringen las normas de tránsito, pero tienen estrategias que evitan la sanción.	✓		✓		✓		
6	Los conductores pueden tener rutinas que evitan la sanción ante las infracciones de tránsito cometidos.	✓		✓		✓		
	DIMENSIÓN 2: Naturaleza del delito	Si	No	Si	No	Si	No	
7	Las diferentes variantes de las infracciones de tránsito ocultan la reincidencia.	✓		✓		✓		
8	Hay conductores reincidentes en diversos tipos de infracciones de tránsito.	✓		✓		✓		
9	La variedad de infracciones de tránsito no permite tipificar una reincidencia.	✓		✓		✓		
10	Existen algunas infracciones de tránsito que son infringidas reiterativamente.	✓		✓		✓		
11	La reiteración de una infracción suele reducir el carácter punible del comportamiento.	✓		✓		✓		
12	Los reincidentes no reconocen la gravedad de la reiteración en las infracciones de tránsito.	✓		✓		✓		
	DIMENSIÓN 3: Cumplimiento de la pena	Si	No	Si	No	Si	No	
13	Hay infractores a las normas de tránsito que no pagan sus multas.	✓		✓		✓		

14	El incumplimiento del pago de la multa condiciona el derecho a conducir.	✓		✓		✓	
15	Existen sistemas que permiten conocer si alguien incumple el pago de sus multas.	✓		✓		✓	
16	El cumplimiento del pago de la multa reduce la reincidencia.	✓		✓		✓	
17	El cumplimiento del pago de la multa es una medida que produce resultados.	✓		✓		✓	
18	Existen mecanismos que promuevan el pago de las multas	✓		✓		✓	

Observaciones (precisar si hay suficiencia): HAY SUFICIENCIA

Opinión de aplicabilidad: **Aplicable [X]** **Aplicable después de corregir []** **No aplicable []**

Apellidos y nombres del juez validador. Dr. Felipe Guizado Oscoco

DNI: 31169557

Especialidad del validador: Docente Metodólogo

09 de junio del 2021

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

Firma del Experto Informante.

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE GESTIÓN DE LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO

Nº	DIMENSIONES / ítems	Pertinencia ¹		Relevancia ²		Claridad ³		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
	DIMENSIÓN 1: Competencia normativa							
1	La institución genera normas internas para organizar los procesos de gestión de las infracciones de tránsito.	✓		✓		✓		
2	La institución tiene autonomía para generar directivas o lineamientos para aplicar las normas de tránsito que han sido normadas.	✓		✓		✓		
3	La ciudadanía reconoce la autoridad de la institución en materia de infracciones de tránsito.	✓		✓		✓		
4	La autoridad de la institución se halla consolidada frente a los conductores.	✓		✓		✓		
5	La institución tiene disposiciones claras que le permiten aplicar las infracciones de tránsito con eficacia.	✓		✓		✓		
6	Las disposiciones que regulan las infracciones de tránsito son de conocimiento de la ciudadanía.	✓		✓		✓		
	DIMENSIÓN 2: Competencia de gestión	Si	No	Si	No	Si	No	
7	La institución maneja información actualizada acerca de las infracciones de tránsito emitidas.	✓		✓		✓		
8	La institución diseña metas específicas para cumplir sus funciones.	✓		✓		✓		
9	Los procesos de gestión para la recaudación de los recursos son claros.	✓		✓		✓		
10	Los recursos recaudados de la institución proceden de las infracciones de tránsito.	✓		✓		✓		
11	Existe personal suficiente para administrar los recursos recaudados.	✓		✓		✓		
12	El personal se encuentra suficientemente capacitado para cumplir sus funciones.	✓		✓		✓		
	DIMENSIÓN 3: Competencia de fiscalización	Si	No	Si	No	Si	No	
13	Las acciones de la institución logran regular el comportamiento que causa las infracciones de tránsito.	✓		✓		✓		
14	La institución ejerce control suficiente sobre todos los actores que participan en la gestión de las infracciones de tránsito.	✓		✓		✓		

15	La institución cuenta con instrumentos que permiten realizar una eficiente detección de las infracciones de tránsito.	✓		✓		✓	
16	Las infracciones de tránsito están objetivamente señaladas para su fácil detección.	✓		✓		✓	
17	El proceso de imposición de sanciones es fiscalizable por otras instancias.	✓		✓		✓	
18	Las sanciones impuestas pueden ser objeto de verificación.	✓		✓		✓	

Observaciones (precisar si hay suficiencia):SI HAY SUFICIENCIA.....

Opinión de aplicabilidad: Aplicable [X] Aplicable después de corregir [] No aplicable []

Apellidos y nombres del juez validador. Dr/Mg: Dra. MENDOZA RETAMOZO NOEMI

DNI: 23271871

Especialidad del validador: Metodología de la investigación científica

10 de junio del 2021

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



Firma del Experto Informante.

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE REINCIDENCIA

N°	DIMENSIONES / ítems	Pertinencia ¹		Relevancia ²		Claridad ³		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
	DIMENSIÓN 1: Juzgamiento							
1	Los conductores infringen las normas de tránsito pese a que tienen sanciones impuestas.	✓		✓		✓		
2	Existe una cultura de reincidencia a las infracciones de tránsito que afecta la seguridad vial.	✓		✓		✓		
3	La reincidencia a las infracciones en las vías es una conducta común en nuestra sociedad.	✓		✓		✓		
4	Hay infractores a las normas de tránsito que no son sancionados.	✓		✓		✓		
5	Hay conductores que infringen las normas de tránsito, pero tienen estrategias que evitan la sanción.	✓		✓		✓		
6	Los conductores pueden tener rutinas que evitan la sanción ante las infracciones de tránsito cometidos.	✓		✓		✓		
	DIMENSIÓN 2: Naturaleza del delito							
7	Las diferentes variantes de las infracciones de tránsito ocultan la reincidencia.	✓		✓		✓		
8	Hay conductores reincidentes en diversos tipos de infracciones de tránsito.	✓		✓		✓		
9	La variedad de infracciones de tránsito no permite tipificar una reincidencia.	✓		✓		✓		
10	Existen algunas infracciones de tránsito que son infringidas reiterativamente.	✓		✓		✓		
11	La reiteración de una infracción suele reducir el carácter punible del comportamiento.	✓		✓		✓		
12	Los reincidentes no reconocen la gravedad de la reiteración en las infracciones de tránsito.	✓		✓		✓		
	DIMENSIÓN 3: Cumplimiento de la pena							
13	Hay infractores a las normas de tránsito que no pagan sus multas.	✓		✓		✓		
14	El incumplimiento del pago de la multa condiciona el derecho a conducir.	✓		✓		✓		

15	Existen sistemas que permiten conocer si alguien incumple el pago de sus multas.	✓		✓		✓		
16	El cumplimiento del pago de la multa reduce la reincidencia.	✓		✓		✓		
17	El cumplimiento del pago de la multa es una medida que produce resultados.	✓		✓		✓		
18	Existen mecanismos que promuevan el pago de las multas	✓		✓		✓		

Observaciones (precisar si hay suficiencia):..... SI HAY SUFICIENCIA.....

Opinión de aplicabilidad: Aplicable [X] Aplicable después de corregir [] No aplicable []

Apellidos y nombres del juez validador: Dr/Mg: Dra. MENDOZA RETAMOZO NOEMI

DNI: 23271871

Especialidad del validador: Metodología de la investigación científica.....

10 de junio del 2021

- ¹**Pertinencia:** El ítem corresponde al concepto teórico formulado.
- ²**Relevancia:** El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo
- ³**Claridad:** 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



Dra. Noemi Mendoza Retamozo
BOGOTÁ, COLOMBIA

Firma del Experto Informante.

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE GESTIÓN DE LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO

Nº	DIMENSIONES / ítems	Pertinencia ¹		Relevancia ²		Claridad ³		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
	DIMENSIÓN 1: Competencia normativa							
1	La institución genera normas internas para organizar los procesos de gestión de las infracciones de tránsito.	X		X		X		
2	La institución tiene autonomía para generar directivas o lineamientos para aplicar las normas de tránsito que han sido normadas.	X		X		X		
3	La ciudadanía reconoce la autoridad de la institución en materia de infracciones de tránsito.	X		X		X		
4	La autoridad de la institución se halla consolidada frente a los conductores.	X		X		X		
5	La institución tiene disposiciones claras que le permiten aplicar las infracciones de tránsito con eficacia.	X		X		X		
6	Las disposiciones que regulan las infracciones de tránsito son de conocimiento de la ciudadanía.	X		X		X		
	DIMENSIÓN 2: Competencia de gestión	Si	No	Si	No	Si	No	
7	La institución maneja información actualizada acerca de las infracciones de tránsito emitidas.	X		X		X		
8	La institución diseña metas específicas para cumplir sus funciones.	X		X		X		
9	Los procesos de gestión para la recaudación de los recursos son claros.	X		X		X		
10	Los recursos recaudados de la institución proceden de las infracciones de tránsito.	X		X		X		
11	Existe personal suficiente para administrar los recursos recaudados.	X		X		X		
12	El personal se encuentra suficientemente capacitado para cumplir sus funciones.	X		X		X		
	DIMENSIÓN 3: Competencia de fiscalización	Si	No	Si	No	Si	No	
13	Las acciones de la institución logran regular el comportamiento que causa las infracciones de tránsito.	X		X		X		

14	La institución ejerce control suficiente sobre todos los actores que participan en la gestión de las infracciones de tránsito.	X		X		X	
15	La institución cuenta con instrumentos que permiten realizar una eficiente detección de las infracciones de tránsito.	X		X		X	
16	Las infracciones de tránsito están objetivamente señaladas para su fácil detección.	X		X		X	
17	El proceso de imposición de sanciones es fiscalizable por otras instancias.	X		X		X	
18	Las sanciones impuestas pueden ser objeto de verificación.	X		X		X	

Observaciones (precisar si hay suficiencia): HAY SUFICIENCIA

Opinión de aplicabilidad: **Aplicable [X]** **Aplicable después de corregir []** **No aplicable []**

Apellidos y nombres del juez validador. Dr/ Mg: Mg. Silva Vásquez Sandra Abigail

DNI: 72680126

Especialidad del validador: Gestor Público

10 de junio del 2021

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



Firma del Experto Informante.

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE REINCIDENCIA

N°	DIMENSIONES / ítems	Pertinencia ¹		Relevancia ²		Claridad ³		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
	DIMENSIÓN 1: Juzgamiento							
1	Los conductores infringen las normas de tránsito pese a que tienen sanciones impuestas.	X		X		X		
2	Existe una cultura de reincidencia a las infracciones de tránsito que afecta la seguridad vial.	X		X		X		
3	La reincidencia a las infracciones en las vías es una conducta común en nuestra sociedad.	X		X		X		
4	Hay infractores a las normas de tránsito que no son sancionados.	X		X		X		
5	Hay conductores que infringen las normas de tránsito, pero tienen estrategias que evitan la sanción.	X		X		X		
6	Los conductores pueden tener rutinas que evitan la sanción ante las infracciones de tránsito cometidos.	X		X		X		
	DIMENSIÓN 2: Naturaleza del delito							
7	Las diferentes variantes de las infracciones de tránsito ocultan la reincidencia.	X		X		X		
8	Hay conductores reincidentes en diversos tipos de infracciones de tránsito.	X		X		X		
9	La variedad de infracciones de tránsito no permite tipificar una reincidencia.	X		X		X		
10	Existen algunas infracciones de tránsito que son infringidas reiterativamente.	X		X		X		
11	La reiteración de una infracción suele reducir el carácter punible del comportamiento.	X		X		X		
12	Los reincidentes no reconocen la gravedad de la reiteración en las infracciones de tránsito.	X		X		X		
	DIMENSIÓN 3: Cumplimiento de la pena							
13	Hay infractores a las normas de tránsito que no pagan sus multas.	X		X		X		

14	El incumplimiento del pago de la multa condiciona el derecho a conducir.	X		X		X		
15	Existen sistemas que permiten conocer si alguien incumple el pago de sus multas.	X		X		X		
16	El cumplimiento del pago de la multa reduce la reincidencia.	X		X		X		
17	El cumplimiento del pago de la multa es una medida que produce resultados.	X		X		X		
18	Existen mecanismos que promuevan el pago de las multas	X		X		X		

Observaciones (precisar si hay suficiencia): HAY SUFICIENCIA

Opinión de aplicabilidad: **Aplicable [X]** **Aplicable después de corregir []** **No aplicable []**

Apellidos y nombres del juez validador. Dr/ Mg: Mg. Silva Vásquez Sandra Abigail

DNI: 72680126

Especialidad del validador: Gestor Público

10 de junio del 2021

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



Firma del Experto Informante.

Anexo 5. Confiabilidad de los instrumentos

Gestión de infracciones de tránsito

Estadísticas de fiabilidad

Alfa de Cronbach	N de elementos
,834	18

Estadísticas de total de elemento

	Media de escala si el elemento se ha suprimido	Varianza de escala si el elemento se ha suprimido	Correlación total de elementos corregida	Alfa de Cronbach si el elemento se ha suprimido
Item1	49,4500	35,313	,818	,798
Item2	48,3000	42,853	,228	,843
Item3	47,6000	43,411	,282	,835
Item4	47,8500	44,345	,382	,829
Item5	48,0500	45,524	,218	,835
Item6	49,1000	42,937	,526	,823
Item7	49,7500	40,303	,604	,816
Item8	47,8500	41,503	,591	,819
Item9	47,9500	42,261	,330	,834
Item10	48,0000	45,263	,196	,836
Item11	49,2000	44,484	,350	,830
Item12	49,1000	42,937	,656	,821
Item13	48,1000	43,674	,532	,825
Item14	49,0000	45,158	,265	,833
Item15	49,1500	33,397	,884	,791
Item16	49,3000	46,221	,128	,837
Item17	48,1000	44,095	,366	,829
Item18	47,9500	41,524	,428	,827

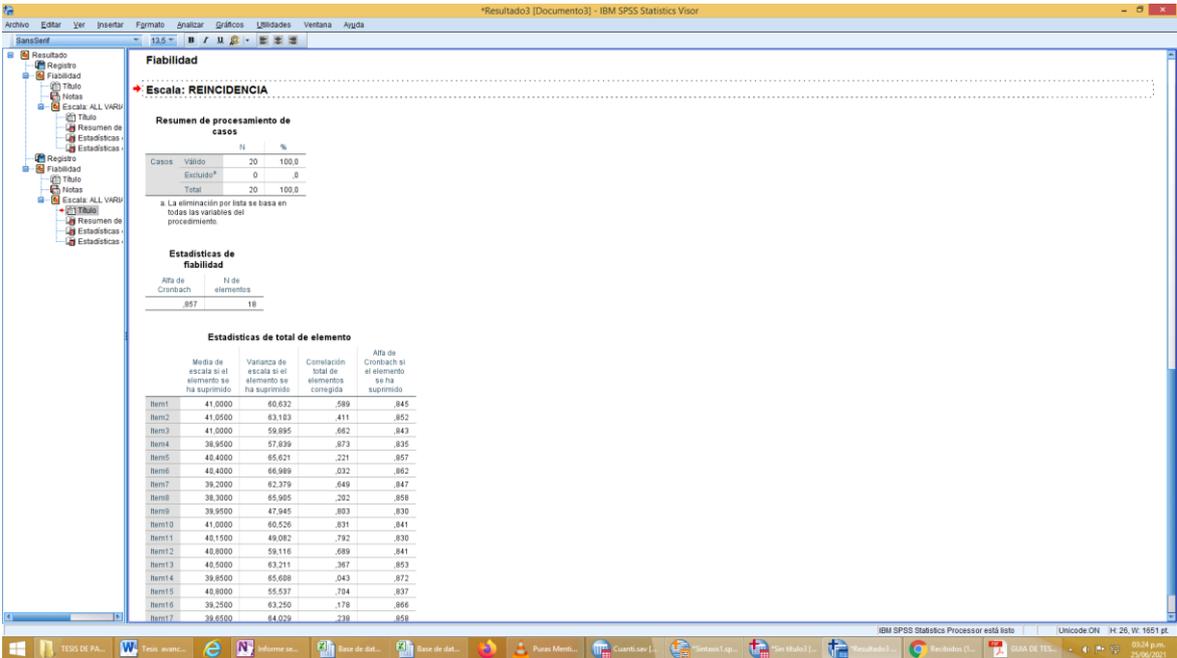
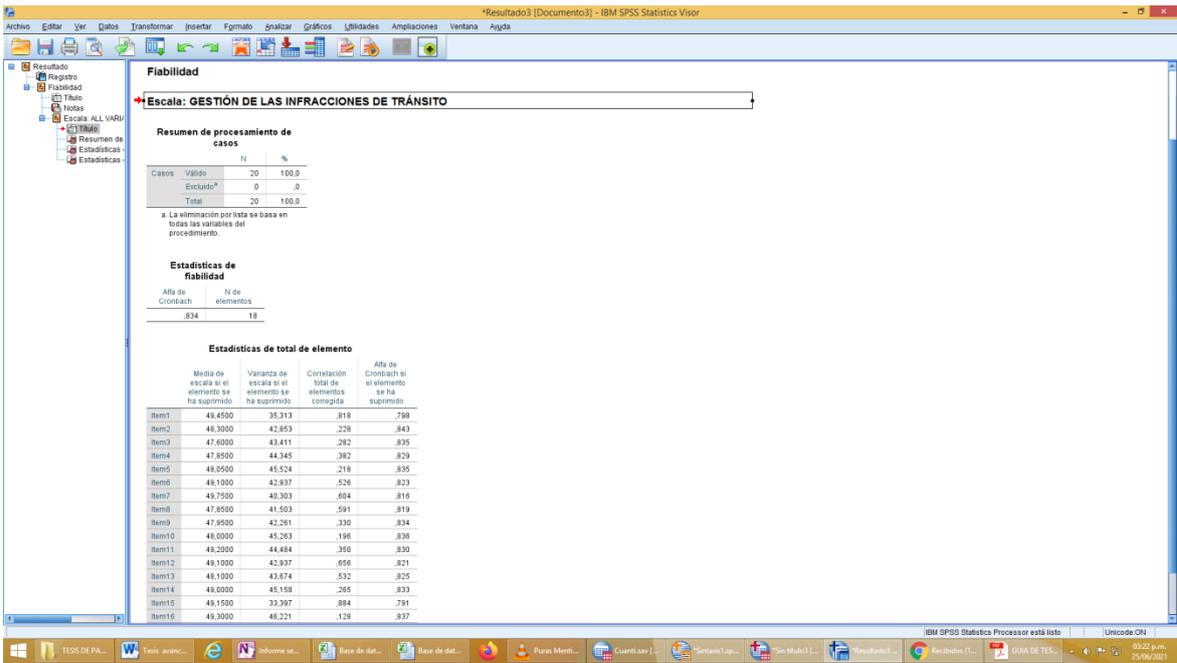
Reincidencia

Estadísticas de fiabilidad

Alfa de Cronbach	N de elementos
,857	18

Estadísticas de total de elemento

	Media de escala si el elemento se ha suprimido	Varianza de escala si el elemento se ha suprimido	Correlación total de elementos corregida	Alfa de Cronbach si el elemento se ha suprimido
Item1	41,0000	60,632	,589	,845
Item2	41,0500	63,103	,411	,852
Item3	41,0000	59,895	,662	,843
Item4	38,9500	57,839	,873	,835
Item5	40,4000	65,621	,221	,857
Item6	40,4000	66,989	,032	,862
Item7	39,2000	62,379	,649	,847
Item8	38,3000	65,905	,202	,858
Item9	39,9500	47,945	,803	,830
Item10	41,0000	60,526	,831	,841
Item11	40,1500	49,082	,792	,830
Item12	40,8000	59,116	,689	,841
Item13	40,5000	63,211	,367	,853
Item14	39,8500	65,608	,043	,872
Item15	40,8000	55,537	,704	,837
Item16	39,2500	63,250	,178	,866
Item17	39,6500	64,029	,238	,858
Item18	40,2500	60,934	,434	,851



Anexo 6. Base de datos de la muestra piloto

	Gestión de infracciones de tránsito																		Reincidencia																	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
1	1	2	5	3	3	2	1	3	3	4	2	2	3	2	1	2	3	3	1	2	1	3	2	2	3	4	1	1	1	1	2	2	1	4	3	2
2	1	3	3	4	3	2	1	3	3	3	2	2	3	2	1	2	3	3	1	1	1	3	2	2	3	4	1	1	1	1	2	3	1	3	3	2
3	3	3	4	4	3	3	3	3	3	3	2	2	3	3	3	2	4	3	2	2	2	3	2	3	4	4	4	2	4	2	2	1	2	2	3	2
4	1	3	3	3	3	2	1	3	3	3	2	2	3	2	1	2	3	3	1	1	1	3	2	2	3	4	1	1	1	1	2	3	1	3	3	2
5	2	3	4	4	3	2	2	4	4	3	2	3	3	3	4	2	4	4	2	2	1	4	3	3	4	4	3	2	4	2	3	2	2	2	3	3
6	2	2	3	3	3	3	2	4	3	5	3	3	3	2	3	2	3	4	1	1	1	4	2	2	3	5	3	2	3	3	2	2	1	5	3	3
7	1	3	5	3	3	2	1	3	3	3	2	2	3	2	1	2	3	3	1	1	1	3	2	2	3	4	1	1	1	1	2	3	1	3	3	2
8	1	3	3	4	3	2	1	3	3	3	2	2	3	2	1	2	3	3	1	1	1	3	2	2	3	4	1	1	1	1	2	3	1	3	3	2
9	1	3	3	3	3	2	1	3	3	3	2	2	3	2	1	2	3	3	1	1	1	3	2	2	3	4	1	1	1	1	2	3	1	3	3	2
10	2	5	5	4	3	3	3	4	4	4	2	2	4	2	3	3	3	1	3	1	2	5	2	2	4	4	4	2	4	2	3	5	5	5	5	5
11	5	5	4	4	4	3	2	3	4	3	3	3	3	3	3	2	4	4	2	2	2	4	2	2	4	4	4	2	3	2	2	2	2	3	3	2
12	1	3	4	3	4	2	1	3	3	3	2	2	3	2	1	2	3	3	1	1	1	3	2	2	3	4	1	1	1	1	2	3	1	3	2	2
13	2	5	3	3	4	1	1	4	5	4	1	2	4	3	3	2	3	4	1	2	3	4	3	2	3	5	5	2	4	2	3	1	1	5	2	1
14	2	3	3	3	4	3	1	5	5	4	3	3	3	3	4	1	4	5	2	1	2	3	1	2	3	5	4	1	3	2	2	2	3	3	3	2
15	3	5	5	4	3	3	2	5	5	3	2	3	4	2	3	2	3	5	1	2	3	5	2	2	4	4	4	2	3	3	1	5	2	5	3	2
16	3	2	5	4	3	3	3	4	3	3	3	3	4	2	4	3	3	4	3	3	2	4	3	2	3	4	5	2	5	2	2	3	2	1	1	3
17	3	2	4	4	4	2	3	3	1	4	3	2	4	2	3	2	5	4	1	1	1	4	2	3	3	4	3	2	1	3	1	2	3	3	3	3
18	1	2	3	3	4	2	1	4	4	3	2	2	3	3	1	2	3	3	2	1	1	3	2	2	3	4	1	1	1	1	1	3	1	3	3	2
19	1	3	3	4	3	2	1	3	3	3	2	2	3	3	1	2	3	3	1	1	1	3	2	2	3	4	1	1	1	1	1	3	1	3	2	2
20	3	2	4	4	4	2	2	4	4	4	2	2	4	3	3	3	3	4	2	2	2	4	2	1	4	5	3	2	4	2	3	2	2	3	3	1

Anexo 7. Base de datos

	Gestión de las infracciones de tránsito																		Reincidencia																		
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
1	3	3	5	5	3	3	1	4	1	3	2	3	1	1	2	1	2	1	5	4	5	3	3	3	3	5	3	4	2	4	4	3	3	2	2	3	
2	3	1	2	1	2	2	1	2	1	3	2	1	1	1	1	1	2	1	5	5	5	3	4	4	4	4	1	5	1	5	4	3	5	3	3	4	
3	4	4	4	3	4	3	4	4	3	4	4	4	2	2	4	4	5	5	1	1	1	3	3	3	3	1	2	1	2	2	2	5	3	1	1	3	
4	5	4	5	5	5	5	1	3	1	1	2	2	4	4	5	5	3	5	1	1	3	2	3	3	3	3	1	3	1	1	1	3	3	2	1	1	
5	3	4	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	4	5	4	4	3	3	3	3	4	2	4	1	3	4	4	4	1	4	4	
6	1	3	3	1	1	2	2	2	2	2	2	2	4	1	1	1	1	1	5	5	5	3	3	2	2	5	5	5	2	3	5	3	5	1	3	5	
7	1	3	1	2	3	2	1	2	1	2	2	2	1	1	4	1	1	1	4	5	4	3	5	3	3	4	3	4	4	4	4	4	5	4	2	3	4
8	4	4	5	3	4	4	5	3	3	3	3	4	4	4	4	4	3	4	4	5	5	4	3	3	3	4	3	4	3	3	3	1	4	1	2	3	
9	3	3	5	4	4	2	1	1	2	2	2	2	1	2	1	4	1	1	5	5	4	3	3	5	3	4	3	4	3	5	4	5	4	3	2	4	
10	3	4	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	4	5	4	4	3	3	3	3	4	2	4	1	3	4	4	4	1	4	4	
11	4	4	4	4	4	4	1	3	1	3	1	4	3	3	3	5	3	5	4	4	4	3	4	4	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
12	3	5	5	3	4	2	1	4	1	1	3	1	2	2	4	4	4	5	5	5	5	3	4	4	3	4	1	5	1	5	4	3	5	3	3	4	
13	4	4	5	4	4	4	5	4	4	2	2	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	3	3	2	4	1	3	4	3	4	3	2	4	
14	3	3	4	4	4	3	4	3	3	3	3	3	1	2	1	4	1	5	3	4	4	3	3	3	3	3	4	5	3	4	1	5	1	3	4	4	
15	3	1	2	1	2	2	1	2	1	3	2	1	1	1	1	1	2	1	5	5	5	3	4	4	4	4	1	5	1	5	4	3	5	3	3	4	
16	4	4	5	4	4	4	5	4	4	2	2	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	3	2	4	1	3	4	3	4	3	2	4		
17	4	3	4	5	5	3	3	2	3	4	4	3	3	3	4	3	3	5	4	2	4	4	3	3	3	4	3	4	2	4	4	2	4	1	4	4	
18	1	3	1	2	3	2	1	2	1	2	2	2	1	1	4	1	1	1	4	5	4	3	5	3	3	4	3	4	4	4	4	5	4	2	3	4	
19	3	5	5	3	4	2	1	4	1	1	3	1	2	2	4	4	4	5	5	5	5	3	4	4	3	4	1	5	1	5	4	3	5	3	3	4	
20	1	1	1	2	3	2	1	2	2	4	3	1	1	2	1	4	1	1	4	5	4	3	4	4	3	4	3	4	4	4	4	2	5	3	1	5	
21	4	4	4	3	3	4	1	2	1	3	2	1	2	2	1	3	1	3	5	5	5	3	4	4	3	4	1	5	1	5	4	3	5	3	3	4	
22	3	3	4	4	4	3	4	3	3	3	3	3	1	2	1	4	1	5	3	4	4	3	3	3	3	3	4	5	3	4	1	5	1	3	4	4	
23	3	1	2	1	2	2	1	2	1	3	2	1	1	1	1	1	2	1	5	5	5	3	4	4	4	4	1	5	1	5	4	3	5	3	3	4	
24	4	4	4	3	3	4	1	2	1	3	2	1	2	2	1	3	1	3	5	5	5	3	4	4	3	4	1	5	1	5	4	3	5	3	3	4	
25	4	4	4	3	3	4	1	2	1	3	2	1	2	2	1	3	1	3	5	5	5	3	4	4	3	4	1	5	1	5	4	3	5	3	3	4	
26	4	4	5	3	4	4	5	3	3	3	3	4	4	4	4	4	3	4	4	5	5	4	3	3	3	4	3	4	3	3	1	4	1	2	3		
27	1	3	1	2	3	2	1	2	1	2	2	2	1	1	4	1	1	1	4	5	4	3	5	3	3	4	3	4	4	4	4	5	4	2	3	4	
28	1	3	3	1	1	2	2	2	2	2	2	2	4	1	1	1	1	1	5	5	5	3	3	2	2	5	5	5	2	3	5	3	5	1	3	5	

29	5	5	3	3	2	3	4	4	3	5	3	3	3	3	3	4	4	4	5	5	3	4	3	4	4	5	1	3	4	2	1	1	3	1	3	2		
30	1	1	2	3	1	2	1	2	3	3	2	1	4	4	4	2	1	1	5	5	5	3	3	3	3	4	3	3	5	3	3	3	3	3	5	5		
31	4	4	5	3	4	4	5	3	3	3	3	4	4	4	4	4	3	4	4	5	5	4	3	3	3	4	3	4	3	3	3	1	4	1	2	3		
32	4	4	4	3	3	4	1	2	1	3	2	1	2	2	1	3	1	3	5	5	5	3	4	4	3	4	1	5	1	5	4	3	5	3	3	4		
33	3	5	5	3	4	2	1	4	1	1	3	1	2	2	4	4	4	5	5	5	5	3	4	4	3	4	1	5	1	5	4	3	5	3	3	4		
34	1	1	1	2	3	2	1	2	2	4	3	1	1	2	1	4	1	1	4	5	4	3	4	4	3	4	3	4	4	4	4	4	4	2	5	3	1	5
35	4	4	4	3	4	3	4	4	3	4	4	4	2	2	4	4	5	5	1	1	1	3	3	3	3	1	2	1	2	2	2	2	5	3	1	1	3	
36	5	4	5	5	5	5	1	3	1	1	2	2	4	4	5	5	3	5	1	1	3	2	3	3	3	3	1	3	1	1	1	3	3	2	1	1		
37	3	3	5	4	4	2	1	1	2	2	2	2	1	2	1	4	1	1	5	5	4	3	3	5	3	4	3	4	3	5	4	5	4	3	2	4		
38	3	4	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	4	5	4	4	3	3	3	3	4	2	4	1	3	4	4	4	1	4	4		
39	4	4	5	4	4	4	5	4	4	2	2	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	3	3	2	4	1	3	4	3	4	3	2	4		
40	3	3	5	5	3	3	1	4	1	3	2	3	1	1	2	1	2	1	5	4	5	3	3	3	3	5	3	4	2	4	4	3	3	2	2	3		
41	4	3	4	5	5	3	3	2	3	4	4	3	3	3	4	3	3	5	4	2	4	4	3	3	3	4	3	4	2	4	4	2	4	1	4	4		
42	4	4	4	4	4	4	1	3	1	3	1	4	3	3	3	5	3	5	4	4	4	3	4	4	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	
43	5	5	3	3	2	3	4	4	3	5	3	3	3	3	3	4	4	4	5	5	3	4	3	4	4	4	5	1	3	4	2	1	1	3	1	3	2	
44	1	3	3	1	3	2	1	3	1	1	2	2	2	1	1	2	1	4	5	4	4	4	4	4	4	4	3	5	2	5	5	5	5	5	3	3	3	
45	3	3	4	4	4	3	4	3	3	3	3	3	1	2	1	4	1	5	3	4	4	3	3	3	3	3	3	4	5	3	4	1	5	1	3	4		
46	3	3	5	5	3	3	1	4	1	3	2	3	1	1	2	1	2	1	5	4	5	3	3	3	3	5	3	4	2	4	4	3	3	2	2	3		
47	1	3	3	1	1	2	2	2	2	2	2	2	4	1	1	1	1	1	5	5	5	3	3	2	2	5	5	5	2	3	5	3	5	1	3	5		
48	3	1	2	1	2	2	1	2	1	3	2	1	1	1	1	1	2	1	5	5	5	3	4	4	4	4	1	5	1	5	4	3	5	3	3	4		
49	1	3	3	1	3	2	1	3	1	1	2	2	2	1	1	2	1	4	5	4	4	4	4	4	4	4	3	5	2	5	5	5	5	5	3	3	3	
50	3	3	5	5	3	3	1	4	1	3	2	3	1	1	2	1	2	1	5	4	5	3	3	3	3	5	3	4	2	4	4	3	3	2	2	3		
51	4	4	5	3	4	4	5	3	3	3	3	4	4	4	4	4	3	4	4	5	5	4	3	3	3	4	3	4	3	3	3	1	4	1	2	3		
52	3	3	4	4	4	5	2	1	2	1	3	1	2	2	3	2	2	3	4	2	5	2	3	3	4	4	4	3	4	4	4	4	4	5	4	4	5	
53	3	4	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	4	5	4	4	3	3	3	3	4	2	4	1	3	4	4	4	1	4	4		
54	3	1	2	1	2	2	1	2	1	3	2	1	1	1	1	1	2	1	5	5	5	3	4	4	4	4	1	5	1	5	4	3	5	3	3	4		
55	1	3	3	1	3	2	1	3	1	1	2	2	2	1	1	2	1	4	5	4	4	4	4	4	4	4	3	5	2	5	5	5	5	5	3	3	3	
56	4	4	5	4	4	4	5	4	4	2	2	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	3	3	2	4	1	3	4	3	4	3	2	4		
57	3	3	4	4	4	5	2	1	2	1	3	1	2	2	3	2	2	3	4	2	5	2	3	3	4	4	4	3	4	4	4	4	5	4	4	5		
58	3	1	2	1	2	2	1	2	1	3	2	1	1	1	1	1	2	1	5	5	5	3	4	4	4	4	1	5	1	5	4	3	5	3	3	4		
59	3	4	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	4	5	4	4	3	3	3	3	4	2	4	1	3	4	4	4	1	4	4		
60	2	1	3	2	2	3	1	1	2	3	2	1	3	2	1	1	1	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	4	3	4	3	
61	3	5	5	3	4	2	1	4	1	1	3	1	2	2	4	4	4	5	5	5	5	3	4	4	3	4	1	5	1	5	4	3	5	3	3	4		

62	4	3	4	5	5	3	3	2	3	4	4	3	3	3	4	3	3	5	4	2	4	4	3	3	3	4	3	4	2	4	4	2	4	1	4	4		
63	4	4	5	3	4	4	5	3	3	3	3	4	4	4	4	4	3	4	4	5	5	4	3	3	3	4	3	4	3	3	3	3	1	4	1	2	3	
64	4	4	5	3	4	4	5	3	3	3	3	4	4	4	4	4	3	4	4	5	5	4	3	3	3	4	3	4	3	3	3	1	4	1	2	3		
65	1	3	3	1	3	2	1	3	1	1	2	2	2	1	1	2	1	4	5	4	4	4	4	4	4	4	3	5	2	5	5	5	5	3	3	3		
66	5	4	5	5	5	5	1	3	1	1	2	2	4	4	5	5	3	5	1	1	3	2	3	3	3	3	1	3	1	1	1	3	3	2	1	1		
67	3	3	5	4	4	2	1	1	2	2	2	2	1	2	1	4	1	1	5	5	4	3	3	5	3	4	3	4	3	5	4	5	4	3	2	4		
68	4	4	4	3	4	3	4	4	3	4	4	4	2	2	4	4	5	5	1	1	1	3	3	3	3	1	2	1	2	2	2	5	3	1	1	3		
69	3	4	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	4	5	4	4	3	3	3	3	4	2	4	1	3	4	4	4	1	4	4		
70	4	4	5	3	4	4	5	3	3	3	3	4	4	4	4	4	3	4	4	5	5	4	3	3	3	4	3	4	3	3	3	1	4	1	2	3		
71	3	3	4	4	4	5	2	1	2	1	3	1	2	2	3	2	2	3	4	2	5	2	3	3	4	4	4	3	4	4	4	4	5	4	4	5		
72	1	1	1	2	3	2	1	2	2	4	3	1	1	2	1	4	1	1	4	5	4	3	4	4	3	4	3	4	4	4	4	2	5	3	1	5		
73	1	3	3	1	1	2	2	2	2	2	2	2	4	1	1	1	1	1	5	5	5	3	3	2	2	5	5	5	2	3	5	3	5	1	3	5		
74	2	1	3	2	2	3	1	1	2	3	2	1	3	2	1	1	1	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	4	3	4	3
75	3	3	5	4	4	2	1	1	2	2	2	2	1	2	1	4	1	1	5	5	4	3	3	5	3	4	3	4	3	5	4	5	4	3	2	4		
76	4	4	4	3	4	3	4	4	3	4	4	4	2	2	4	4	5	5	1	1	1	3	3	3	3	1	2	1	2	2	2	5	3	1	1	3		
77	1	3	3	1	3	2	1	3	1	1	2	2	2	1	1	2	1	4	5	4	4	4	4	4	4	4	3	5	2	5	5	5	5	3	3	3		
78	3	3	4	4	4	3	4	3	3	3	3	3	1	2	1	4	1	5	3	4	4	3	3	3	3	3	3	4	5	3	4	1	5	1	3	4		
79	3	5	5	3	4	2	1	4	1	1	3	1	2	2	4	4	4	5	5	5	5	3	4	4	3	4	1	5	1	5	4	3	5	3	3	4		
80	1	3	3	1	1	2	2	2	2	2	2	2	4	1	1	1	1	1	5	5	5	3	3	2	2	5	5	5	2	3	5	3	5	1	3	5		

- Resultado
 - Registro
 - Frecuencias
 - Título
 - Notas
 - Conjunto de datos activo
 - Competencia normativa
 - Título
 - Estadísticos
 - Competencia normativa
 - Gráfico de barras
 - Competencia de gestión
 - Título
 - Estadísticos
 - Competencia de gestión
 - Gráfico de barras
 - Competencia de fiscalización
 - Título
 - Estadísticos
 - Competencia de fiscalización
 - Gráfico de barras
 - Gestión de las infracciones de tránsito
 - Título
 - Estadísticos
 - Gestión de las infracciones de tránsito
 - Gráfico de barras
 - Reincidencia
 - Título
 - Estadísticos
 - Reincidencia
 - Gráfico de barras
 - Explorar
 - Competencia normativa
 - Competencia de gestión
 - Competencia de fiscalización
 - Gestión de las infracciones de tránsito
 - Reincidencia
 - Registro
 - Explorar
 - Título
 - Pruebas de normalidad
 - Competencia normativa
 - Competencia de gestión
 - Competencia de fiscalización
 - Gestión de las infracciones de tránsito
 - Reincidencia
 - Correlaciones no paramétricas
 - Título
 - Notas
 - Correlaciones
 - Registro
 - Correlaciones no paramétricas

Gestión de las infracciones de tránsito

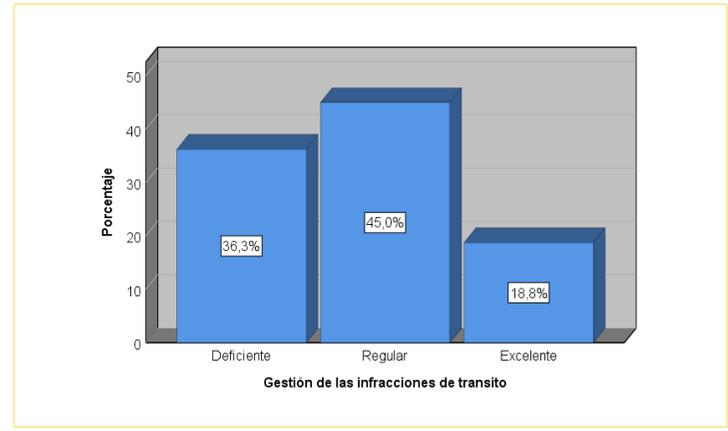
Estadísticos

Gestión de las infracciones de tránsito

N	Válido	80
	Perdidos	0

Gestión de las infracciones de tránsito

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Deficiente	29	36,3	36,3
	Regular	36	45,0	81,3
	Excelente	15	18,8	100,0
Total		80	100,0	100,0



Reincidencia

Resultado

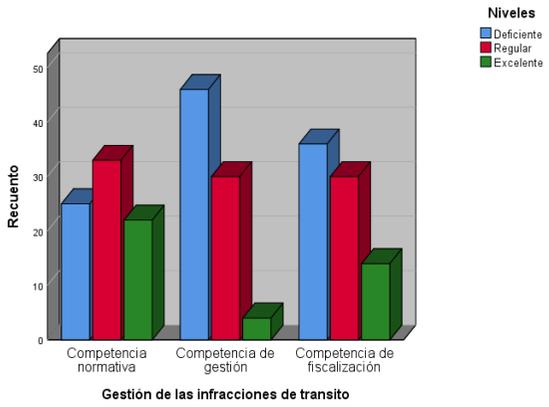
- Registro
 - Tablas cruzadas
 - Título
 - Notas
 - Resumen de procesamien
 - Tabla cruzada Gestión de l
 - Gráfico de barras
- Registro
 - Tablas cruzadas
 - Título
 - Notas
 - Resumen de procesamien
 - Tabla cruzada Reincidenci
 - Gráfico de barras

Resumen de procesamiento de casos

	Válido		Casos Perdido		Total	
	N	Porcentaje	N	Porcentaje	N	Porcentaje
Gestión de las infracciones de tránsito * Dimensiones	240	100,0%	0	0,0%	240	100,0%

Tabla cruzada Gestión de las infracciones de tránsito*Dimensiones

Dimensiones		Gestión de las infracciones de tránsito						Total
		Competencia normativa		Competencia de gestión		Competencia de fiscalización		
		Recuento	% dentro de Gestión de las infracciones de tránsito	Recuento	% dentro de las infracciones de tránsito	Recuento	% dentro de Gestión de las infracciones de tránsito	
Deficiente	25	31,3%	46	57,5%	36	45,0%	107	44,6%
Regular	33	41,3%	30	37,5%	30	37,5%	93	38,8%
Excelente	22	27,5%	4	5,0%	14	17,5%	40	16,7%
Total	80	100,0%	80	100,0%	80	100,0%	240	100,0%



Resultado2.spv [Documento2] - IBM SPSS Statistics Visor

Archivo Editar Ver Datos Transformar Insertar Formato Analizar Gráficos Utilidades Ampliaciones Ventana Ayuda

Resultado

- Registro
- Frecuencias
 - Título
 - Notas
 - Conjunto de datos activo
 - Competencia normativa
 - Título
 - Estadísticos
 - Competencia normativa
 - Gráfico de barras
 - Competencia de gestión
 - Título
 - Estadísticos
 - Competencia de gestión
 - Gráfico de barras
 - Competencia de fiscalización
 - Título
 - Estadísticos
 - Competencia de fiscalización
 - Gráfico de barras
- Gestión de las infracciones de tránsito
 - Título
 - Estadísticos
 - Gestión de las infracciones de tránsito
 - Gráfico de barras
- Reincidencia
 - Título
 - Estadísticos
 - Reincidencia
 - Gráfico de barras
- Explorar
 - Competencia normativa
 - Competencia de gestión
 - Competencia de fiscalización
 - Gestión de las infracciones de tránsito
 - Reincidencia
- Registro
 - Explorar
 - Título
 - Notas
 - Pruebas de normalidad
 - Competencia normativa
 - Competencia de gestión
 - Competencia de fiscalización
 - Gestión de las infracciones de tránsito
 - Reincidencia
- Registro
 - Correlaciones no paramétricas
 - Título
 - Notas
 - Correlaciones
- Registro
 - Correlaciones no paramétricas

Gestión de las infracciones de tránsito

Reincidencia

Estadísticos

Reincidencia			
N	Válido	80	
	Perdidos	0	

Reincidencia				
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Bajo	7	8,8	8,8
	Medio	35	43,8	52,5
	Alto	38	47,5	100,0
	Total	80	100,0	100,0

Efectúe una doble pulsación para activar

IBM SPSS Statistics Processor está listo Unicode ON

06:27 p.m. 06/07/2021

Resultado9 [Documento9] - IBM SPSS Statistics Visor

Archivo Editar Ver Datos Transformar Insertar Formato Analizar Gráficos Utilidades Ampliaciones Ventana Ayuda

Resultado

- Registro
- Tablas cruzadas
- Título
- Notas
- Resumen de procesamien
- Tabla cruzada Gestón de l
- Gráfico de barras

Resumen de procesamiento de casos

	Válido		Casos Perdidos		Total	
	N	Porcentaje	N	Porcentaje	N	Porcentaje
Reincidencia * Dimensiones	240	100,0%	0	0,0%	240	100,0%

Tabla cruzada Reincidencia*Dimensiones

Niveles		Reincidencia				Total		
		Juzgamiento	Naturaleza del delito	Cumplimiento de la pena	Recuento	% dentro de Reincidencia		
	Recuento	% dentro de Reincidencia	Recuento	% dentro de Reincidencia	Recuento	% dentro de Reincidencia	Recuento	% dentro de Reincidencia
Bajo	7	8,8%	7	8,8%	5	6,3%	19	7,9%
Medio	20	25,0%	63	78,8%	67	83,8%	150	62,5%
Alto	53	68,3%	10	12,5%	8	10,0%	71	29,6%
Total	80	100,0%	80	100,0%	80	100,0%	240	100,0%

Reincidencia

Legend: Niveles (Bajo, Medio, Alto)

Efectúe una doble pulsación para activar

IBM SPSS Statistics Processor está listo Unicode.ON

11:33 p.m. 09/07/2021

Resultado2.spv [Documento2] - IBM SPSS Statistics Visor

Archivo Editar Ver Datos Transformar Insertar Formato Analizar Gráficos Utilidades Ampliaciones Ventana Ayuda

Resultado

- Registro
- Frecuencias
 - Título
 - Notas
 - Conjunto de datos activo
 - Competencia normativa
 - Título
 - Estadísticos
 - Competencia normativa
 - Gráfico de barras
 - Competencia de gestión
 - Título
 - Estadísticos
 - Competencia de gestión
 - Gráfico de barras
 - Competencia de fiscalización
 - Título
 - Estadísticos
 - Competencia de fiscalización
 - Gráfico de barras
 - Gestión de las infracciones de tránsito
 - Título
 - Estadísticos
 - Gestión de las infracciones de tránsito
 - Gráfico de barras
 - Reincidencia
 - Título
 - Estadísticos
 - Reincidencia
 - Gráfico de barras
- Explorar
 - Competencia normativa
 - Competencia de gestión
 - Competencia de fiscalización
 - Gestión de las infracciones de tránsito
 - Reincidencia
- Registro
- Explorar
 - Título
 - Notas
 - Pruebas de normalidad
 - Competencia normativa
 - Competencia de gestión
 - Competencia de fiscalización
 - Gestión de las infracciones de tránsito
 - Reincidencia
- Registro
- Correlaciones no paramétricas
 - Título
 - Notas
 - Correlaciones
- Registro
- Correlaciones no paramétricas

Explorar

Pruebas de normalidad

	Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk		
	Estadístico	gl	Sig.	Estadístico	gl	Sig.
Competencia normativa	,310	80	,000	,834	80	,000
Competencia de gestión	,209	80	,000	,804	80	,000
Competencia de fiscalización	,252	80	,000	,861	80	,000
Gestión de las infracciones de tránsito	,157	80	,000	,892	80	,000
Reincidencia	,199	80	,000	,782	80	,000

a. Corrección de significación de Lilliefors

```
NONPAR CORR
/VARIABLES=VAR00004 VAR00005
/PRINT=SPEARMAN TWOTAIL NOSIG
/MISSING=FAIRWISE.
```

Correlaciones no paramétricas

		Gestión de las infracciones de tránsito		Reincidencia
Rho de Spearman	Gestión de las infracciones de tránsito	Coefficiente de correlación	1,000	-,835**
		Sig. (bilateral)	.	,000
Reincidencia		N	80	80
	Reincidencia	Coefficiente de correlación	-,835**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	80	80

** La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

```
NONPAR CORR
/VARIABLES=VAR00001 VAR00005
/PRINT=SPEARMAN TWOTAIL NOSIG
/MISSING=FAIRWISE.
```

IBM SPSS Statistics Processor está listo | Unicode ON

06:27 p.m. 06/07/2021

Resultado2.spv [Documento2] - IBM SPSS Statistics Visor

Archivo Editar Ver Datos Transformar Insertar Formato Analizar Gráficos Utilidades Ampliaciones Ventana Ayuda

Resultado

- Registro
- Frecuencias
 - Título
 - Notas
 - Conjunto de datos activo
 - Competencia normativa
 - Título
 - Estadísticos
 - Competencia normativa
 - Gráfico de barras
 - Competencia de gestión
 - Título
 - Estadísticos
 - Competencia de gestión
 - Gráfico de barras
 - Competencia de fiscalización
 - Título
 - Estadísticos
 - Competencia de fiscalización
 - Gráfico de barras
 - Gestión de las infracciones de tránsito
 - Título
 - Estadísticos
 - Gestión de las infracciones de tránsito
 - Gráfico de barras
 - Reincidencia
 - Título
 - Estadísticos
 - Reincidencia
 - Gráfico de barras
- Explorar
 - Competencia normativa
 - Competencia de gestión
 - Competencia de fiscalización
 - Gestión de las infracciones de tránsito
 - Reincidencia
- Registro
 - Explorar
 - Título
 - Notas
 - Pruebas de normalidad
 - Competencia normativa
 - Competencia de gestión
 - Competencia de fiscalización
 - Gestión de las infracciones de tránsito
 - Reincidencia
 - Correlaciones no paramétricas
 - Título
 - Notas
 - Correlaciones

Correlaciones no paramétricas

Correlaciones

Rho de Spearman	Competencia normativa	Coefficiente de correlación	Competencia normativa	Reincidencia
			1,000	-.614**
		Sig. (bilateral)	.	.000
		N	80	80
	Reincidencia	Coefficiente de correlación	-.614**	1,000
		Sig. (bilateral)	.000	.
		N	80	80

** La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

```
NONPAR CORR
/VARIABLES=VAR00002 VAR00005
/PRINT=SPEARMAN TWOTAIL NOSIG
/MISSING=FAIRWISE.
```

Correlaciones no paramétricas

Correlaciones

Rho de Spearman	Competencia de gestión	Coefficiente de correlación	Competencia de gestión	Reincidencia
			1,000	-.819**
		Sig. (bilateral)	.	.000
		N	80	80
	Reincidencia	Coefficiente de correlación	-.819**	1,000
		Sig. (bilateral)	.000	.
		N	80	80

** La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

```
NONPAR CORR
/VARIABLES=VAR00003 VAR00005
/PRINT=SPEARMAN TWOTAIL NOSIG
/MISSING=FAIRWISE.
```

Correlaciones no paramétricas

Efectúe una doble pulsación para activar

IBM SPSS Statistics Processor está listo | Unicode ON | 06:27 p.m. 06/07/2021

Resultado2.spx [Documento2] - IBM SPSS Statistics Visor

Archivo Editar Ver Datos Transformar Insertar Formato Analizar Gráficos Utilidades Ampliaciones Ventana Ayuda

Resultado

- Registro
- Frecuencias
 - Título
 - Notas
 - Conjunto de datos activo
 - Competencia normativa
 - Título
 - Estadísticos
 - Competencia normativa
 - Gráfico de barras
 - Competencia de gestión
 - Título
 - Estadísticos
 - Competencia de gestión
 - Gráfico de barras
 - Competencia de fiscalización
 - Título
 - Estadísticos
 - Competencia de fiscalización
 - Gráfico de barras
 - Gestión de las infracciones de tránsito
 - Título
 - Estadísticos
 - Gestión de las infracciones de tránsito
 - Gráfico de barras
 - Reincidencia
 - Título
 - Estadísticos
 - Reincidencia
 - Gráfico de barras
- Explorar
 - Competencia normativa
 - Competencia de gestión
 - Competencia de fiscalización
 - Gestión de las infracciones de tránsito
 - Reincidencia
- Registro
 - Explorar
 - Título
 - Notas
 - Pruebas de normalidad
 - Competencia normativa
 - Competencia de gestión
 - Competencia de fiscalización
 - Gestión de las infracciones de tránsito
 - Reincidencia
- Registro
 - Correlaciones no paramétricas
 - Título
 - Notas
 - Correlaciones
 - Registro
 - Correlaciones no paramétricas

```
NONPAR CORR
/VARIABLES=VAR00002 VAR00005
/PRINT=SPEARMAN TWOTAIL NOSIG
/MISSING=FAIRWISE.
```

Correlaciones no paramétricas

Correlaciones

		Competencia de gestión		Reincidencia
Rho de Spearman	Competencia de gestión	Coefficiente de correlación	1,000	-.819**
		Sig. (bilateral)	.	.000
		N	80	80
Reincidencia	Reincidencia	Coefficiente de correlación	-.819**	1,000
		Sig. (bilateral)	.000	.
		N	80	80

** La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

```
NONPAR CORR
/VARIABLES=VAR00003 VAR00005
/PRINT=SPEARMAN TWOTAIL NOSIG
/MISSING=FAIRWISE.
```

Correlaciones no paramétricas

Correlaciones

		Competencia de fiscalización		Reincidencia
Rho de Spearman	Competencia de fiscalización	Coefficiente de correlación	1,000	-.749**
		Sig. (bilateral)	.	.000
		N	80	80
Reincidencia	Reincidencia	Coefficiente de correlación	-.749**	1,000
		Sig. (bilateral)	.000	.
		N	80	80

** La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

IBM SPSS Statistics Processor está listo | Unicode ON

06:27 p.m. 06/07/2021

Anexo 8. Autorización de aplicación del instrumento

CONSTANCIA DE AUTORIZACION

Yo, CARMEN DEL PILAR ALVA CUZQUÉN Jefe de la Oficina de Escuela del Servicio de Administración Tributaria de la Municipalidad Metropolitana de Lima.

AUTORIZO a la señorita PAMELA ESTEFANIA ZAPANA QUISPE, identificada con DNI N° 47109246, estudiante de la escuela de posgrado del Programa de Maestría en Gestión Pública de la Universidad Cesar Vallejo, la recolección de datos mediante la técnica de la encuesta, para el desarrollo de la investigación denominada: **GESTIÓN DE INFRACCIONES DE TRÁNSITO Y LA REINCIDENCIA EN SU COMISIÓN EN LIMA METROPOLITANA, 2021.**

Se expide la presente a petición escrita de la interesada para los fines pertinentes.

Lima, 02 julio de 2021

Atentamente,

SAT | Firma Digital

Firmado digitalmente por ALVA
CUZQUEN Carmen Del Pilar FAU
2021.07.02 15:12:27 -05:00
Módulo: Sign el autor del documento
Fecha: 02.07.2021 15:12:27 -05:00

Nombres y Apellidos
DNI N°