

UNIVERSIDAD PRIVADA SAN CARLOS

FACULTAD DE CIENCIAS

ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO



TESIS

**PARADOJA DE LA SEGURIDAD VIAL: INCREMENTO DE ACCIDENTES Y
AUSENCIA DE SANCIÓN PENAL EFECTIVA, CIUDAD DE PUNO, 2025**

PRESENTADA POR:

ELISENIE YEMIRA CONDORI MENDOZA

PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE:

ABOGADO

PUNO – PERÚ

2026



Repositorio Institucional ALCIRA by [Universidad Privada San Carlos](https://www.upsc.edu.pe/) is licensed under a [Creative Commons Reconocimiento-NoComercial 4.0 Internacional License](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/)



1.92%

SIMILARITY OVERALL

SCANNED ON: 12 MAR 2026, 12:37 AM

Originality & Authorship Report

Your text is highlighted according to the matched content in the results above.

● IDENTICAL
0.21%

● CHANGED TEXT
1.7%

Report #31914167

ELISENIE YEMIRA CONDORI MENDOZA // PARADOJA DE LA SEGURIDAD VIAL: INCREMENTO DE ACCIDENTES Y AUSENCIA DE SANCIÓN PENAL EFECTIVA, CIUDAD DE PUNO,

2025 RESUMEN El estudio titulado: Paradoja de la seguridad vial:

incremento de accidentes y ausencia de sanción penal efectiva, ciudad de

Puno 2025; tuvo como objetivo Determinar la relación entre la ausencia

de sanción penal efectiva y el incremento de accidentes de tránsito,

ciudad de Puno 2025, partiendo de la hipótesis de que una menor

efectividad sancionadora se asociaría con mayor siniestralidad; además, se

justificó por su aporte social y teórico al combinar perspectivas de

la teoría de la disuasión y la política criminal para explicar

comportamientos viales y respuestas punitivas. 2 8 Metodológicamente, se aplicó un

enfoque cuantitativo, tipo básico, con método descriptivo–correlacional y

diseño no experimental transversal; la muestra estuvo constituida por 40

abogados litigantes en materia penal–tránsitos seleccionados por muestreo

por conveniencia, y se empleó un cuestionario tipo Likert como

instrumento, con pruebas de normalidad (incluida Shapiro–Wilk para

muestras pequeñas) y contraste inferencial mediante Rho de Spearman.

Además, los resultados centrales mostraron que, pese a una valoración de

nivel medio de sanción penal efectiva, se registró un alto incremento

y gravedad de los accidentes de tránsito, y que existió una

correlación positiva y muy fuerte entre la ausencia de sanción penal

Yudy Roxana ALANIA LAQUI

Oficina de Repositorio Institucional

UNIVERSIDAD PRIVADA SAN CARLOS

FACULTAD DE CIENCIAS

ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO

TESIS

PARADOJA DE LA SEGURIDAD VIAL: INCREMENTO DE ACCIDENTES Y

AUSENCIA DE SANCIÓN PENAL EFECTIVA, CIUDAD DE PUNO, 2025

PRESENTADA POR:

ELISENIE YEMIRA CONDORI MENDOZA

PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE:

ABOGADO

APROBADA POR EL SIGUIENTE JURADO:

PRESIDENTE

:


M.Sc. DENILSON MEDINA SANCHEZ

PRIMER MIEMBRO

:


Mg. MARTIN WILLIAM HUISA HUAHUASONCCO

SEGUNDO MIEMBRO

:


Mtra. NATALY SILVIA GARCIA VILCA

ASESOR DE TESIS

:


Mg. PERCY GABRIEL MAMANI PUMA

Área: Ciencias sociales.

Sub área: Derecho.

Línea de investigación: Derecho Penal

Puno, 17 de mayo del 2026.

DEDICATORIA

Esta tesis se la dedico a nuestro divino hacedor, quién supo guiarme por un buen camino.

A las personas más importantes de mi vida: mi familia, mi abuelita mamá Julia y mi papá Walter Condori; quienes me motivaron a seguir con la lucha para el cumplimiento de mi proyecto de vida que tengo trazado como ser humano que tiene paso en esta vida.

AUTORA: ELISENIE YEMIRA CONDORI MENDOZA.

AGRADECIMIENTO

- A la prestigiosa Universidad Privada San Carlos de Puno por haberme formado profesionalmente hasta lograr el objetivo de concluir mis estudios.
- Al Decano de la facultad por sus valiosos alcances y sugerencias. A pesar de sus ocupaciones siempre ha tenido la gentileza de responder a mis inquietudes académicas.
- A mi Asesor de mi tesis Mgtr. Percy Gabriel Mamani Puma, por sus apoyo y sugerencias. A pesar de sus ocupaciones siempre ha tenido la gentileza de responder a mis inquietudes.
- A los miembros integrantes del jurado calificador, por la orientación y motivación para concluir el presente trabajo de investigación.

AUTORA: ELISENIE YEMIRA CONDORI MENDOZA.

ÍNDICE GENERAL

	Pág.
DEDICATORIA	1
AGRADECIMIENTO	2
ÍNDICE GENERAL	3
ÍNDICE DE TABLAS	5
ÍNDICE DE FIGURAS	6
ÍNDICE DE ANEXOS	7
ÍNDICE DE ABREVIATURAS	8
RESUMEN	9
ABSTRACT	10
INTRODUCCIÓN	11

CAPÍTULO I

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA, ANTECEDENTES Y OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	13
1.2. PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN	15
1.3. ANTECEDENTES	15
1.4. JUSTIFICACIÓN	17
1.5. OBJETIVOS	19

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO, CONCEPTUAL E HIPÓTESIS DE LA INVESTIGACIÓN

2.1. MARCO TEÓRICO	21
2.1.1. AUSENCIA DE SANCIÓN PENAL EFECTIVA	21
2.1.2. DIMENSIONES DE LA AUSENCIA DE SANCIÓN PENAL EFECTIVA	21
2.1.3. INCREMENTO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO	22
2.1.4. DIMENSIONES DEL INCREMENTO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO	23
2.2. MARCO CONCEPTUAL	24

2.3. HIPÓTESIS DE LA INVESTIGACIÓN	24
CAPÍTULO III	
METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN	
3.1. ZONA DE ESTUDIO	26
3.2. POBLACIÓN, MUESTRA Y MUESTREO	27
3.3. TIPO Y NIVEL DE INVESTIGACIÓN	28
3.4. DISEÑO DE INVESTIGACIÓN	28
3.5. ENFOQUE DE INVESTIGACIÓN	28
3.6. TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS	28
3.7. TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE ANÁLISIS Y/O INTERPRETACIÓN DE DATOS	30
3.8. MÉTODOS DE INVESTIGACIÓN	30
3.9. ASPECTOS ÉTICOS DE LA INVESTIGACIÓN	30
3.10. IDENTIFICACIÓN DE VARIABLES	31
CAPÍTULO IV	
EXPOSICIÓN Y ANÁLISIS DE RESULTADOS	
4.1. ANÁLISIS DE RESULTADOS	32
4.2. DISCUSIÓN DE RESULTADOS	58
CONCLUSIONES	61
RECOMENDACIONES	63
BIBLIOGRAFÍA	65
ANEXOS	69

ÍNDICE DE TABLAS

	Pág.
Tabla 01: Prueba de normalidad de la variable 1	29
Tabla 02: Prueba de normalidad de la variable 2	29
Tabla 03: Operacionalización de variables	31
Tabla 04: Resultados de la variable 1 – Ausencia de sanción penal efectiva	32
Tabla 05: Resultados de la variable 2 – Incremento de accidentes de tránsito	37
Tabla 06: Variable 1 – Ausencia de sanción penal efectiva	41
Tabla 07: Resultados de la dimensión 1 – Aplicación de la sanción penal	43
Tabla 08: Resultados de la dimensión 1 – Aplicación de la sanción penal	44
Tabla 09: Resultados de la dimensión 3 – Decisiones fiscales y judiciales	46
Tabla 10: Resultados de la dimensión 4 – Decisiones fiscales y judiciales	47
Tabla 11: Variable 2 – Incremento de accidentes de tránsito	49
Tabla 12: Resultados de la dimensión 1 – Frecuencia de accidentes	51
Tabla 13: Resultados de la dimensión 2 – Gravedad de los accidentes	52
Tabla 14: Resultados de la dimensión 3 – Conductas de riesgo	54
Tabla 15: Resultados de la dimensión 4 – Prevención vial	55
Tabla 16: Relación de la variable 1 y 2	57

ÍNDICE DE FIGURAS

	Pág.
Figura 01: Georreferencia del Distrito de Puno.	26
Figura 02: Resultados de la variable 1 – Ausencia de sanción penal efectiva	34
Figura 03: Resultados de la variable 2 – Incremento de accidentes de tránsito	39
Figura 04: Variable 1 – Ausencia de sanción penal efectiva	42
Figura 05: Resultados de la dimensión 1 – Aplicación de la sanción penal	43
Figura 06: Resultados de la dimensión 1 – Aplicación de la sanción penal	45
Figura 07: Resultados de la dimensión 3 – Decisiones fiscales y judiciales	46
Figura 08: Resultados de la dimensión 4 – Decisiones fiscales y judiciales	48
Figura 09: Variable 2 – Incremento de accidentes de tránsito	50
Figura 10: Resultados de la dimensión 1 – Frecuencia de accidentes	51
Figura 11: Resultados de la dimensión 2 – Gravedad de los accidentes	53
Figura 12: Resultados de la dimensión 3 – Conductas de riesgo	54
Figura 13: Resultados de la dimensión 4 – Prevención vial	56

ÍNDICE DE ANEXOS

	Pág.
Anexo 01: Matriz de consistencia	70
Anexo 02: Matriz instrumental	71
Anexo 03: Instrumento de recolección de datos	73
Anexo 04: Matriz de datos SPSS	76

ÍNDICE DE ABREVIATURAS

MTC	:	Ministerio de Transportes y Comunicaciones
OPS	:	Organización Panamericana de la Salud
PAHO	:	Pan American Health Organization

RESUMEN

El estudio titulado: Paradoja de la seguridad vial: incremento de accidentes y ausencia de sanción penal efectiva, ciudad de Puno 2025; tuvo como objetivo Determinar la relación entre la ausencia de sanción penal efectiva y el incremento de accidentes de tránsito, ciudad de Puno 2025, partiendo de la hipótesis de que una menor efectividad sancionadora se asociaría con mayor siniestralidad; además, se justificó por su aporte social y teórico al combinar perspectivas de la teoría de la disuasión y la política criminal para explicar comportamientos viales y respuestas punitivas. Metodológicamente, se aplicó un enfoque cuantitativo, tipo básico, con método descriptivo–correlacional y diseño no experimental transversal; la muestra estuvo constituida por 40 abogados litigantes en materia penal–tránsitos seleccionados por muestreo por conveniencia, y se empleó un cuestionario tipo Likert como instrumento, con pruebas de normalidad (incluida Shapiro–Wilk para muestras pequeñas) y contraste inferencial mediante Rho de Spearman. Además, los resultados centrales mostraron que, pese a una valoración de nivel medio de sanción penal efectiva, se registró un alto incremento y gravedad de los accidentes de tránsito, y que existió una correlación positiva y muy fuerte entre la ausencia de sanción penal efectiva y el incremento de accidentes ($Rho = 0,990$; $p = 0,000$), lo que confirmó la hipótesis planteada. En consecuencia, se concluyó que, existe una relación positiva, significativa y muy alta entre la ausencia de sanción penal efectiva y el incremento de los accidentes de tránsito en la ciudad de Puno durante el año 2025, evidenciándose que la debilidad en la respuesta penal incide directamente en la persistencia y agravamiento de la siniestralidad vial.

Palabras clave: Accidentes de tránsito, Disuasión, Puno, Seguridad vial, Sanción penal.

ABSTRACT

The study, titled "Road Safety Paradox: Increased Accidents and Lack of Effective Criminal Sanctions, Puno City 2025," aimed to determine the relationship between the absence of effective criminal sanctions and the increase in traffic accidents in Puno City in 2025. It was based on the hypothesis that less effective enforcement would be associated with a higher accident rate. Furthermore, it was justified by its social and theoretical contribution, combining perspectives from deterrence theory and criminal policy to explain driving behaviors and punitive responses. Methodologically, a basic quantitative approach was applied, using a descriptive-correlational method and a cross-sectional, non-experimental design. The sample consisted of 40 criminal-traffic litigators selected by convenience sampling. A Likert-type questionnaire was used as the instrument, with normality tests (including Shapiro-Wilk for small samples) and inferential contrast using Spearman's rho. Furthermore, the central results showed that, despite a moderate level of effective criminal sanctions, there was a significant increase in the severity of traffic accidents, and a very strong positive correlation existed between the absence of effective criminal sanctions and the increase in accidents ($Rho = 0.990$; $p = 0.000$), confirming the hypothesis. Consequently, it was concluded that there is a significant and very strong positive relationship between the absence of effective criminal sanctions and the increase in traffic accidents in the city of Puno during 2025, demonstrating that weaknesses in the criminal justice response directly contribute to the persistence and worsening of road accidents.

Keywords: Traffic accidents, Deterrence, Puno, Road safety, Criminal penalty.

INTRODUCCIÓN

La idea del presente trabajo surge a partir de la observación creciente de eventos de siniestralidad vial en la ciudad de Puno y de las frecuentes quejas de operadores jurídicos sobre la aparente insuficiencia de la respuesta penal frente a los hechos de tránsito; así, motivado por reportes estadísticos y por el testimonio profesional de litigantes y fiscales, el estudio plantea la paradoja según la cual aun cuando los accidentes se incrementan, la sanción penal no siempre logra ejercer un efecto disuasivo ni una reparación efectiva, lo que configura el problema central de la investigación.

En concreto, la investigación se centra en determinar la relación entre la ausencia de sanción penal efectiva (variable independiente) y el incremento de accidentes de tránsito (variable dependiente) en Puno durante 2025, tomando como unidad de análisis a los abogados litigantes en materia penal-tránsito. Por tanto, el estudio busca describir el nivel de sanción penal, identificar el grado de aumento de la siniestralidad y analizar estadísticamente la asociación entre ambas variables mediante técnicas cuantitativas.

La importancia del estudio radica en su aporte práctico y teórico: aportará evidencia empírica para autoridades locales y nacionales —tales como la Ministerio Público - Fiscalía de la Nación, la Policía Nacional del Perú y los responsables de gestión vial— sobre cómo mejorar la eficacia sancionadora y las políticas preventivas; además, enriquecerá el debate académico sobre la teoría de la disuasión y la política criminal aplicada a la seguridad vial, en línea con recomendaciones internacionales de organismos de salud y seguridad vial. Organización Mundial de la Salud.

En aras de lo mencionado el estudio tiene como objetivo principal: Determinar la relación entre la ausencia de sanción penal efectiva y el incremento de accidentes de tránsito, ciudad de Puno 2025. Para lograr tales metas se planteó los siguientes objetivos específicos: Describir el nivel de sanción penal efectiva en los procesos por delitos de tránsito, ciudad de Puno 2025; identificar el nivel de incremento de los accidentes de tránsito, ciudad de Puno 2025; y analizar la relación entre la sanción penal efectiva y los accidentes de tránsito, ciudad de Puno 2025.

Finalmente, para hacer posible la investigación se emplea un enfoque cuantitativo, de tipo básico; el método será descriptivo–correlacional, con diseño no experimental y corte transversal. La recolección de datos se realiza mediante un cuestionario tipo Likert aplicado a una muestra de 40 abogados litigantes seleccionados por conveniencia, y los resultados se analizarán con estadística descriptiva y la prueba no paramétrica Rho de Spearman para contrastar la hipótesis propuesta.

CAPÍTULO I

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA, ANTECEDENTES Y OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

La inseguridad vial representa un desafío persistente y grave para la salud pública mundial. Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), aproximadamente 1,19 millones de personas mueren cada año en accidentes de tránsito en el mundo, con una tasa promedio de 15 muertes por cada 100 000 habitantes en 2021, lo que subraya la magnitud de esta problemática internacional y su impacto en el desarrollo sostenible de múltiples países (OMS, 2023). Asimismo, se indica que los países de ingresos bajos y medios concentran más del 90 % de estas muertes, a pesar de contar con solo el 60 % del parque automotor global, lo que evidencia una profunda desigualdad en materia de seguridad vial (PAHO, 2025). Esta situación global revela que, a pesar de avances técnicos y campañas de concienciación, la reducción de las muertes en carretera sigue siendo lenta y desigual, reforzando la necesidad de estrategias integrales y más efectivas para abordar los factores de riesgo que generan siniestros de tránsito en distintos contextos sociales, económicos y culturales.

En el continente americano, la seguridad vial presenta desafíos significativos con una tendencia de reducción de muertes lenta e irregular. En 2021, los accidentes de tránsito en las Américas causaron más de 145 000 muertes, representando aproximadamente 12 % de las muertes globales por siniestros viales, pero solo nueve países lograron disminuir sus cifras entre 2010 y 2021, destacando un progresivo estancamiento en políticas públicas preventivas eficaces (PAHO, 2025). Esta situación demuestra que, incluso en regiones con

instituciones consolidadas, persisten barreras para lograr cambios sustanciales en la seguridad vial, lo que incluye la implementación y cumplimiento de sanciones penales y administrativas efectivas que disuadan las infracciones y contribuyan a la reducción de hechos lesivos.

En el Perú, los accidentes de tránsito constituyen un problema de salud pública y de seguridad ciudadana que no solo se mantiene, sino que ha mostrado cifras preocupantes en años recientes. Según el Observatorio Nacional de Seguridad Vial del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, entre enero y mayo de 2025 se registraron 1 215 fallecidos y 22 846 lesionados por accidentes de tránsito en todo el país, siendo la ciudad de Lima seguida de regiones como Cusco, Piura y Puno las más afectadas (Gonzales, 2025). De acuerdo con estimaciones oficiales, estos siniestros no solo generan pérdidas humanas, sino un impacto socioeconómico significativo que equivale al 4,6 % del Producto Interno Bruto (PIB) peruano por costos asociados a muertes, discapacidades y costos de atención post-accidente (Naciones Unidas, 2024). A pesar de estas cifras, persisten debates en torno a iniciativas legislativas como la conocida como “Ley del borrachito”, que propone sanciones más benignas a infractores, lo cual podría debilitar el efecto disuasivo de las medidas punitivas ante la ausencia de sanción penal efectiva.

La ciudad de Puno, ubicada en la región homónima del sur del Perú, muestra datos preocupantes dentro del panorama nacional de seguridad vial. Entre las ciudades con mayor número de fallecidos por accidentes de tránsito entre enero y mayo de 2025, Puno registra 91 muertes atribuibles a siniestros viales, lo que subraya su relevancia dentro del problema nacional (Gonzales, 2025). Esta realidad ocurre en un contexto en el cual muchos de los encargados de la defensa penal consideran que la aplicación de sanciones penales por delitos de tránsito es insuficiente o poco efectiva, debido a procesos lentos, archivos fiscales y penas que no logran disuadir conductas de riesgo en la vía pública, lo que podría estar contribuyendo indirectamente a la persistencia y aumento de accidentes de tránsito en la localidad. Esta aparente “paradoja de la seguridad vial”, donde el incremento de accidentes coexiste con la percepción de una sanción penal inefectiva, constituye una

preocupación central para operadores del sistema de justicia, formuladores de políticas públicas y la ciudadanía puneña.

En efecto, en la ciudad de Puno, la presencia de un elevado número de siniestros viales, junto con cuestionamientos sobre la eficacia del sistema penal para sancionar infractores, plantea una situación problemática que requiere investigación empírica y una evaluación crítica desde el derecho penal y la seguridad vial para comprender si existe una relación significativa entre la ausencia de sanciones penales efectivas y el incremento de accidentes de tránsito

1.2. PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN

PROBLEMA GENERAL

¿Cuál es la relación entre la ausencia de sanción penal efectiva y el incremento de accidentes de tránsito, ciudad de Puno 2025?

PROBLEMAS ESPECÍFICOS

¿Cuál es el nivel de sanción penal efectiva en los procesos por delitos de tránsito, ciudad de Puno 2025?

¿Cuál es el nivel de incremento de los accidentes de tránsito, ciudad de Puno 2025?

¿Existe relación entre la sanción penal efectiva y los accidentes de tránsito, ciudad de Puno 2025?

1.3. ANTECEDENTES

INTERNACIONALES

Espin & Medina (2024) analizaron la atribución de responsabilidad penal al peatón en accidentes de tránsito mediante un estudio comparado en sistemas jurídicos latinoamericanos y europeos, bajo un enfoque cualitativo e interpretativo-comparativo. Concluyeron que, aunque la responsabilidad suele recaer en el conductor, el peatón puede ser penalmente responsable cuando incurre en conductas imprudentes que generan un riesgo jurídicamente desaprobado, siempre que se acredite imputación objetiva y nexo causal.

Aguilera & Alcívar (2024) examinaron el marco legal y constitucional de los accidentes de tránsito en Ecuador a través de una investigación cualitativa de revisión documental. Los resultados evidenciaron que, pese a la existencia de principios como el debido proceso y la reparación integral, persisten vacíos normativos y dificultades prácticas en la aplicación de sanciones y en la protección efectiva de las víctimas, por lo que se recomienda fortalecer la coherencia entre normativa y práctica judicial.

Pita & Bravo (2024) estudiaron la eficacia de la vía judicial para garantizar la reparación integral en materia de tránsito, mediante un enfoque cualitativo documental. Determinaron que la vía penal resulta frecuentemente ineficaz para asegurar indemnizaciones reales, debido a problemas en la ejecución de sentencias y cuantificación del daño, concluyendo que la vía civil suele ser más efectiva y que es necesario reforzar los mecanismos normativos para una reparación oportuna a las víctimas.

NACIONALES

Renojo (2024) analizó las causas del incremento de accidentes de tránsito en La Oroya y su relación con el delito de homicidio culposo agravado, mediante un enfoque cuantitativo y diseño correlacional. Los resultados demostraron que el exceso de velocidad, la conducción en estado de ebriedad y el incumplimiento de normas de tránsito influyen significativamente en accidentes fatales, concluyendo que existe una relación directa entre la siniestralidad vial y la configuración del delito, recomendándose reforzar la fiscalización y la aplicación efectiva de sanciones penales.

Cerna & Huerta (2024) fundamentaron la necesidad de tipificar de forma autónoma la conducción temeraria y el exceso de velocidad, a través de un estudio cualitativo dogmático. Determinaron que la regulación penal centrada solo en el resultado es insuficiente para prevenir conductas de alto riesgo, concluyendo que una tipificación específica contribuiría a reducir la impunidad y fortalecer la política criminal preventiva en materia de seguridad vial.

Nina & Ramos (2024) estudiaron la relación entre accidentes de tránsito y el delito de peligro común por conducción en estado de ebriedad en Gregorio Albarracín Lanchipa, mediante un enfoque cuantitativo correlacional. Los resultados evidenciaron una relación

significativa entre el consumo de alcohol y accidentes con consecuencias graves y fatales, recomendándose fortalecer las acciones de control y sanción penal.

Aguilar (2023) determinó la relación entre seguridad vial y accidentes de tránsito en Lima Metropolitana y Callao, mediante una investigación cuantitativa correlacional. Concluyó que el incumplimiento de normas, la imprudencia y la deficiente cultura vial incrementan significativamente la siniestralidad, destacando la importancia de políticas preventivas, educación vial y fiscalización.

LOCAL

Quispe (2025) analizó la relación entre accidentes de tránsito y el delito de conducción en estado de ebriedad, empleando un enfoque cuantitativo descriptivo-correlacional. Los resultados evidenciaron una relación directa entre el consumo de alcohol y muertes, lesiones y daños materiales, concluyendo que, pese a la existencia de sanciones penales, persiste la siniestralidad por una aplicación insuficiente de la normativa.

Cari & Laqui (2024) examinaron la relación entre el consumo de alcohol y los procesos judiciales por accidentes de tránsito en el Distrito Judicial de Puno, mediante un diseño cuantitativo correlacional. Determinaron que un alto porcentaje de procesos penales estuvo vinculado a la conducción en estado de ebriedad, recomendando reforzar los mecanismos de control y sanción.

Garriazo & Huallpa (2022) estudiaron los accidentes de tránsito en Tambopata desde un enfoque cuantitativo descriptivo-correlacional. Concluyeron que la imprudencia y negligencia del conductor, especialmente el exceso de velocidad y el consumo de alcohol, constituyen la principal causa de los accidentes, recomendándose fortalecer la educación vial y la aplicación efectiva de sanciones.

1.4. JUSTIFICACIÓN

Justificación social

El presente estudio contribuirá a comprender por qué en determinados contextos urbanos se observa un incremento de los accidentes de tránsito pese a la existencia de normas y sanciones, de modo que se podrán diseñar estrategias públicas más eficaces de prevención

y asistencia. En concreto, al identificar la relación entre la ausencia de sanción penal efectiva y los siniestros viales, se aportarán insumos que permitirán a autoridades locales y organizaciones de la sociedad civil priorizar intervenciones orientadas a la reducción de muertes y lesiones, así como a la protección de poblaciones vulnerables. Finalmente, esta necesidad se sustentará en la magnitud del problema a nivel global, descrita por la WHO, que reportará alrededor de 1.19 millones de muertes anuales por siniestros viales, lo cual demostrará la relevancia social del tema y la urgencia de respuestas integradas.

Justificación teórica

Teóricamente, la investigación amplió el marco explicativo que vincula sanción conductas de riesgo en la vía pública, integrando aportes de la criminología, la política criminal y la seguridad vial. Además, la investigación permitió contrastar y articular modelos sistémicos de prevención con enfoques jurídico-penales, en consonancia con los hallazgos regionales que evidenciarán un progreso lento y desigual en las Américas, tal como lo mostrará la PAHO en su reporte sobre seguridad vial en la región. En consecuencia, los marcos conceptuales sobre disuasión, certeza y celeridad sancionadora se verán enriquecidos por evidencia empírica local y comparada.

Justificación metodológica

Metodológicamente, el estudio aplicó un enfoque cuantitativo descriptivo-correlacional que permitirá medir, con instrumentos estandarizados (cuestionario tipo Likert) y análisis estadístico apropiado (pruebas de normalidad y Rho de Spearman), la asociación entre percepciones de los operadores jurídicos y la evolución de indicadores de siniestralidad. Esta aproximación es coherente con la naturaleza del problema y aseguro rigurosidad en la recolección, manejo y análisis de datos.

Justificación normativa

Desde la perspectiva normativa y de política criminal, el estudio examinó si la aplicación de las disposiciones contenidas en el marco penal y en la regulación de tránsito genera efectos disuasivos o si, por el contrario, existen brechas que obstaculizan una sanción penal efectiva. Así, la investigación analizó la correspondencia entre el Código Penal vigente y el

Reglamento Nacional de Tránsito, y evaluó cómo la práctica procesal (por ejemplo, frecuencia de archivos fiscales o demora en procedimientos) incide en la percepción de impunidad por parte de operadores y ciudadanos. Esta indagación normativa se apoyó en la normativa y en datos de gestión procesal que serán consultados en fuentes oficiales como el portal de la Ministerio Público y textos legales actualizados (Código Penal y Reglamentos aplicables).

Importancia de la investigación

La investigación será importante por varias razones: en primer lugar, proveerá evidencia específica sobre la “paradoja” en Puno, apoyándose en datos regionales y locales que reflejarán la carga concreta del problema en la región; por ejemplo, registros periodísticos y administrativos indican un número significativo de fallecimientos y lesiones en la región de Puno durante 2025, lo que justificará la focalización del estudio en dicha localidad. En segundo lugar, los resultados ofrecieron recomendaciones prácticas para mejorar la efectividad sancionadora y las políticas de prevención vial (por ejemplo, propuestas para agilizar procesos, reforzar la policía nacional en controles específicos o promover medidas administrativas complementarias) que serán útiles para los decisores locales. Finalmente, desde el ámbito académico, la investigación aportó datos originales y sistematizados que podrán servir de base para estudios posteriores y para la formulación de políticas públicas orientadas a reducir víctimas viales

1.5. OBJETIVOS

OBJETIVO GENERAL

Determinar la relación entre la ausencia de sanción penal efectiva y el incremento de accidentes de tránsito, ciudad de Puno 2025.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Describir el nivel de sanción penal efectiva en los procesos por delitos de tránsito, ciudad de Puno 2025.

Identificar el nivel de incremento de los accidentes de tránsito, ciudad de Puno 2025.

Analizar la relación entre la sanción penal efectiva y los accidentes de tránsito, ciudad de Puno 2025.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO, CONCEPTUAL E HIPÓTESIS DE LA INVESTIGACIÓN

2.1. MARCO TEÓRICO

2.1.1. AUSENCIA DE SANCIÓN PENAL EFECTIVA

La ausencia de sanción penal efectiva en casos de accidentes de tránsito se refiere a la incapacidad del sistema de justicia para aplicar de forma consistente, oportuna y proporcional las penas previstas en la normativa penal, lo cual puede influir en la percepción de impunidad y en la repetición de conductas de riesgo. En materia de seguridad vial, de acuerdo con Pinto (2023) la literatura penal contemporánea sostiene que la efectividad de la sanción depende de la certeza, celeridad y proporcionalidad de la pena, elementos que son esenciales para ejercer un efecto disuasivo sobre conductas delictivas o infractoras al tránsito.

2.1.2. DIMENSIONES DE LA AUSENCIA DE SANCIÓN PENAL EFECTIVA

Aplicación de la sanción penal

La aplicación de la sanción penal en delitos contra la seguridad vial está orientada a garantizar que los actos que ponen en peligro la vida e integridad física de las personas no queden sin una respuesta jurídica adecuada. Las infracciones que constituyen delitos viales, como conducir bajo los efectos del alcohol o en estado de ebriedad, están tipificadas en los códigos penales de diversas jurisdicciones con el fin de proteger la seguridad de los usuarios de la vía y sancionar a los infractores de manera proporcional (Palomo, 2021).

Celeridad procesal

La celeridad procesal se refiere a la rapidez con la que se tramitan y resuelven los procedimientos penales desde que se denuncia un accidente hasta que se impone una

sanción efectiva. Según las teorías clásicas de la disuasión penal, la prontitud en la imposición de la pena es un factor determinante para que la amenaza de sanción sea percibida como real por los posibles infractores, lo cual favorece la prevención general y reduce la tasa de reincidencia (Pinto, 2023).

Decisiones fiscales y judiciales

Las decisiones fiscales y judiciales en casos de accidentes de tránsito incluyen la valoración de la responsabilidad penal, la determinación de la tipicidad de la conducta, y la imposición de sanciones. A nivel doctrinal y jurisdiccional, la responsabilidad penal por accidentes con resultados lesivos depende de criterios técnicos como la imputación objetiva, que vincula la conducta del agente con el resultado perjudicial cuando el riesgo generado es atribuible al infractor (Otoniel et al., 2023).

Percepción de impunidad

La percepción de impunidad se define como la sensación de que las conductas infractoras no son sancionadas con la severidad o rapidez que la ley exige, lo cual puede debilitar la confianza pública en el sistema de justicia y la observancia de las normas de tránsito. En términos generales, la impunidad implica la falta de castigo por actos contrarios a la ley, lo que puede incluir la ausencia efectiva de sanciones penales aun cuando la ley las prevea (Wikipedia, 2025).

2.1.3. INCREMENTO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

El incremento de accidentes de tránsito se refiere al aumento de eventos vialmente adversos que involucran vehículos, peatones o conductores, con consecuencias que van desde daños materiales hasta lesiones graves y muertes. Además, la seguridad vial es considerada una prioridad en salud pública por organizaciones como la Organización Panamericana de la Salud (OPS), que estiman más de 145 000 muertes en América por siniestros viales, y una tasa de mortalidad de aproximadamente 14,09 por cada 100 000 habitantes, lo que evidencia la urgencia de implementar políticas integrales de prevención (OPS, 2025).

2.1.4. DIMENSIONES DEL INCREMENTO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

Frecuencia de accidentes

La frecuencia de accidentes de tránsito se refiere al número de siniestros ocurridos en un periodo determinado. En el Perú, el Observatorio Nacional de Seguridad Vial reportó más de 87 000 accidentes de tránsito en 2023, donde la imprudencia del conductor y el exceso de velocidad constituyeron causas importantes, lo cual demuestra la persistencia de altas tasas de incidentes viales en el país (MTC, 2024).

Gravedad de los accidentes

La gravedad de los accidentes se evalúa por el nivel de lesiones o pérdidas humanas que generan. Según reportes periodísticos recientes, en 2025 el país había registrado más de 2 500 muertes por accidentes de tránsito, indicando no solo la frecuencia de eventos, sino la severidad de sus consecuencias en términos de vidas humanas y daños sociales y económicos (Mendoza, 2025).

Conductas de riesgo

Las conductas de riesgo son comportamientos que aumentan la probabilidad de ocurrencia de un accidente, tales como el exceso de velocidad, la conducción bajo los efectos del alcohol o la distracción al volante. En el Perú, los datos oficiales señalan que la imprudencia y el exceso de velocidad representaron aproximadamente 28.1 % y 26.4 % de los factores causales de accidentes, respectivamente, lo cual evidencia la importancia del factor humano en la accidentalidad vial (Bosch Perú, 2026).

Prevención vial

La prevención vial incluye estrategias educativas, normativas y de infraestructura diseñadas para reducir la ocurrencia de accidentes y mitigar sus impactos. Entre estas se encuentran la promoción de campañas de educación vial, la supervisión del cumplimiento de las normas de tránsito y la mejora de la infraestructura vial para proteger a los usuarios más vulnerables de la vía (OPS, 2025).

2.2. MARCO CONCEPTUAL

Accidente de tránsito: Un accidente de tránsito es un hecho que ocurre en la vía pública y que puede involucrar a uno o más vehículos, causando daños materiales, lesiones o pérdidas humanas. Esta definición es empleada por el Estado peruano para orientar procedimientos administrativos y penales relacionados con estos sucesos en las vías públicas (Plataforma Digital Única del Estado Peruano, 2024a).

Sanción penal: La sanción penal es la pena impuesta por el Estado a quien comete un hecho tipificado como delito, con el objetivo de castigar la conducta antijurídica y proteger bienes jurídicos como la vida o la integridad personal. Además, en el Derecho penal, la sanción puede incluir prisión u otras penas previstas por la ley, y su aplicación efectiva es clave para garantizar la función preventiva del sistema de justicia. Esta sanción se concreta tras un proceso penal dirigido por el Ministerio Público y resuelto por un órgano jurisdiccional (Plataforma Digital Única del Estado Peruano, 2024b).

Impunidad: La impunidad se refiere al fenómeno jurídico en el cual una conducta contraria a la ley queda sin una sanción adecuada o sin castigo, lo que implica no solo la ausencia de pena, sino también la falta de investigación, procesamiento y reparación para las víctimas (Calvet, 2016).

Delito de tránsito:

Seguridad vial: La seguridad vial comprende el conjunto de acciones, normas y disposiciones cuyo propósito es garantizar el buen funcionamiento de la circulación y prevenir accidentes de tránsito, protegiendo así la vida y la integridad física de peatones, conductores y pasajeros (Wikipedia, 2026).

2.3. HIPÓTESIS DE LA INVESTIGACIÓN

HIPÓTESIS GENERAL

Existe una relación significativa entre la ausencia de sanción penal efectiva y el incremento de accidentes de tránsito, ciudad de Puno 2025.

HIPÓTESIS ESPECÍFICOS

Existe un nivel medio de sanción penal efectiva en los procesos por delitos de tránsito, ciudad de Puno 2025.

Existe un alto nivel de incremento de los accidentes de tránsito, ciudad de Puno 2025.

Existe una relación significativa entre la sanción penal efectiva y los accidentes de tránsito, ciudad de Puno 2025.

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

3.1. ZONA DE ESTUDIO

La investigación se desarrolló en la ciudad de Puno, ubicada en la región sur del Perú. Esta zona se caracterizará por presentar una dinámica urbana y vehicular creciente, así como una incidencia relevante de accidentes de tránsito atendidos por las instancias policiales, fiscales y judiciales competentes. Asimismo, la ciudad concentró la actuación de abogados litigantes en materia penal-tránsito, quienes constituirán la población de estudio, debido a su participación directa en procesos vinculados a delitos de tránsito.

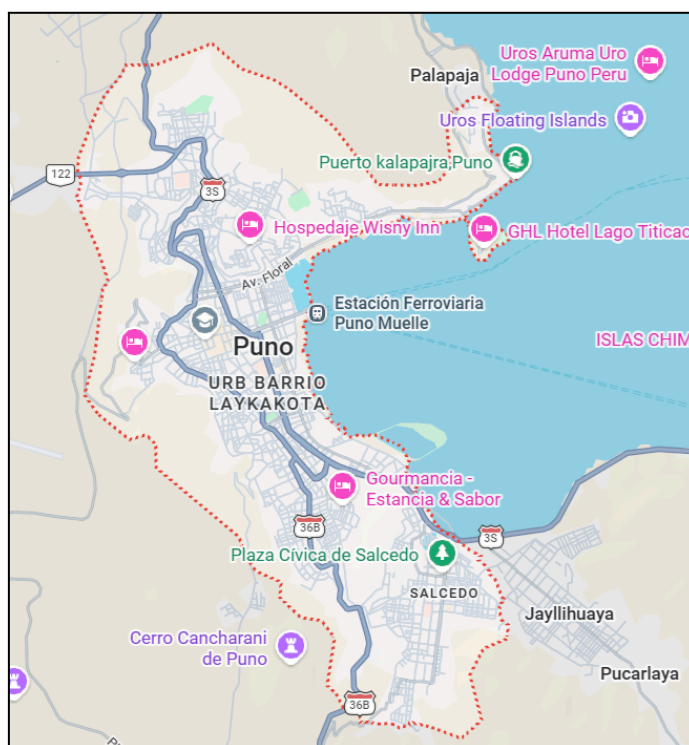


Figura 01: Georreferencia del Distrito de Puno.

3.2. POBLACIÓN, MUESTRA Y MUESTREO

POBLACIÓN

La población de estudio estuvo constituida por los abogados litigantes en materia penal-tránsito que ejerzan profesionalmente en la ciudad de Puno durante el año 2025, por cuanto son actores directos en los procesos vinculados a delitos de tránsito y a la aplicación de sanciones penales.

MUESTRA

La muestra estuvo conformada por 40 abogados litigantes en materia penal-tránsito, quienes cumplirán con los criterios de inclusión establecidos y aceptarán voluntariamente participar en la investigación.

MUESTREO

El muestreo es no probabilístico por conveniencia, debido a la accesibilidad de los participantes y a la naturaleza correlacional del estudio.

Criterios de inclusión

- Abogados colegiados y habilitados para el ejercicio profesional.
- Abogados que litiguen en materia penal-tránsito, interviniendo en procesos por delitos de tránsito.
- Profesionales que ejerzan patrocinio en los juzgados penales y fiscalías de la ciudad de Puno.
- Abogados que cuenten con experiencia mínima en procesos penales vinculados a accidentes de tránsito.
- Abogados que acepten voluntariamente participar en la investigación.

Criterios de exclusión

- Abogados que no se encuentren habilitados por su respectivo Colegio Profesional.
- Profesionales del derecho que no litiguen en materia penal-tránsito.
- Abogados que ejerzan exclusivamente en otras áreas del derecho (civil, laboral, administrativo, etc.).

- Abogados que no cuenten con experiencia en procesos vinculados a delitos de tránsito.
- Abogados que no otorguen su consentimiento para participar en el estudio.
- Abogados que desempeñen funciones jurisdiccionales o fiscales (jueces o fiscales), por no corresponder a la población definida

3.3. TIPO Y NIVEL DE INVESTIGACIÓN

La presente investigación es de tipo básico y de nivel correlacional (Hernández et al., 2019). Se adoptó este enfoque debido a que se buscará medir y analizar la relación existente entre la ausencia de sanción penal efectiva y el incremento de accidentes de tránsito, sin pretender establecer relaciones de causalidad. Asimismo, el nivel correlacional permitió identificar el grado de asociación entre las variables de estudio mediante procedimientos estadísticos apropiados (Osada & Salvador, 2021).

3.4. DISEÑO DE INVESTIGACIÓN

El diseño de la investigación fue no experimental y de corte transversal, puesto que no se manipularon las variables y los datos se recopilaron en un único momento temporal durante el año 2025 (Dzul, n.d.).

3.5. ENFOQUE DE INVESTIGACIÓN

La investigación se desarrolló bajo un enfoque cuantitativo, debido a que permitió la medición objetiva y sistemática de las variables ausencia de sanción penal efectiva e incremento de accidentes de tránsito. De acuerdo con Sabino (1992) este enfoque facilitó la recolección de datos numéricos mediante la aplicación de un cuestionario estructurado y posibilitó el análisis estadístico de la información obtenida, con la finalidad de identificar y describir la relación existente entre las variables.

3.6. TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS

TÉCNICAS

La técnica de recolección de datos es la encuesta, ya que permitió obtener información directa y sistemática sobre las variables de estudio.

INSTRUMENTOS

El instrumento es un cuestionario estructurado con escala tipo Likert, diseñado para medir la percepción de los abogados respecto a la ausencia de sanción penal efectiva y el incremento de accidentes de tránsito. Dicho instrumento cuenta con los siguientes valores:

- ✓ **Nunca = 1**
- ✓ **Casi nunca = 2**
- ✓ **A veces = 3**
- ✓ **Casi siempre = 4**
- ✓ **Siempre = 5**

Respecto a la prueba de confiabilidad, se empleó el Alfa de Cronbach, en donde el Software de SPSS arrojó el puntaje de 0.912 y correspondiente a 15 ítems.

Tabla 01: Prueba de normalidad de la variable 1

Pruebas de normalidad						
	Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk		
	Estadístico	gl	Sig.	Estadístico	gl	Sig.
Ausencia de sanción penal efectiva	0,163	337	0,000	0,876	337	0,000

a. Corrección de significación de Lilliefors

Tabla 02: Prueba de normalidad de la variable 2

Pruebas de normalidad						
	Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk		
	Estadístico	gl	Sig.	Estadístico	gl	Sig.
Incremento de accidentes de tránsito	0,179	336	0,000	0,901	336	,000

a. Corrección de significación de Lilliefors

Los resultados de las pruebas de normalidad realizadas indicaron que el valor de significancia bilateral fue igual a 0,000. Este resultado, al ser menor que el nivel de significancia de 0,05, muestra que los datos no siguen una distribución normal, por lo que corresponde utilizar una medida de correlación no paramétrica como el coeficiente Rho de Spearman para evaluar la relación entre las variables. Además, en los casos en los que el

tamaño de la muestra fue menor a 50 participantes, se optó por aplicar la prueba de Shapiro–Wilk, ya que esta se recomienda específicamente para muestras pequeñas al evaluar la normalidad de los datos antes de seleccionar el método de análisis más adecuado.

3.7. TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE ANÁLISIS Y/O INTERPRETACIÓN DE DATOS

TÉCNICAS

Para el análisis de los datos se emplearon técnicas de estadística descriptiva e inferencial. En la fase descriptiva, se utilizaron tablas de frecuencia y porcentajes para caracterizar el comportamiento de las variables de estudio.

INSTRUMENTOS

En la fase inferencial, se aplicó la prueba estadística Rho de Spearman, previa evaluación de la normalidad de los datos, con la finalidad de determinar el grado de relación existente entre las variables de investigación.

3.8. MÉTODOS DE INVESTIGACIÓN

El método de investigación es descriptivo–correlacional, puesto que se describieron las características de las variables y se analizó la relación existente entre la ausencia de sanción penal efectiva y el incremento de accidentes de tránsito, sin manipular deliberadamente dichas variables (Montoya, n.d.).

3.9. ASPECTOS ÉTICOS DE LA INVESTIGACIÓN

En el desarrollo de la investigación se respetaron los principios éticos fundamentales, tales como el consentimiento informado, la confidencialidad y el anonimato de los participantes. Asimismo, se garantizó que la información recolectada sea utilizada exclusivamente con fines académicos y científicos, evitando cualquier uso indebido de los datos y resguardando la integridad profesional de los participantes

3.10. IDENTIFICACIÓN DE VARIABLES

Tabla 03: Operacionalización de variables

Variables	Dimensiones	Indicadores	Ítems
V1: Ausencia de sanción penal efectiva	Aplicación de la sanción penal	Tipo de sanción impuesta	1, 2
	Celeridad procesal	Severidad de la sanción	3, 4
		Duración del proceso penal	
	Decisiones fiscales y judiciales	Oportunidad de la sanción	5, 6
		Archivo de procesos	
	Percepción de impunidad	Resoluciones judiciales	7, 8
		Sensación de impunidad	
	Frecuencia de accidentes	Confianza en el sistema penal	9, 10
		Aumento de casos	
	V2: Incremento de accidentes de tránsito	Gravedad de los accidentes	Continuidad de accidentes
Lesiones			
Conductas de riesgo		Fallecimientos	13, 14
		Consumo de alcohol	
Prevención vial	Exceso de velocidad	15	
	Efecto disuasivo		

Nota. Detalla el desglose de las variables.

CAPÍTULO IV

EXPOSICIÓN Y ANÁLISIS DE RESULTADOS

4.1. ANÁLISIS DE RESULTADOS

OBJETIVO GENERAL: Determinar la relación entre la ausencia de sanción penal efectiva y el incremento de accidentes de tránsito, ciudad de Puno 2025.

Tabla 04: Resultados de la variable 1 – Ausencia de sanción penal efectiva

ITEMS	Valores												TOTAL
	Nunca		Casi nunca		A veces		Casi siempre		Siempre				
	Fi	%	Fi	%	Fi	%	Fi	%	Fi	%	Fi	%	
01 La sanción penal aplicada en los delitos de tránsito es proporcional a la gravedad del hecho.	2	5,0	5	12,5	6	15,0	24	60,0	3	7,5	40	100,0	-
02 Las sanciones penales impuestas en delitos de tránsito resultan disuasivas.	1	2,5	5	12,5	7	17,5	22	55,0	5	12,5	40	100,0	
03 Los procesos penales por delitos de tránsito se resuelven en plazos razonables.	1	2,5	5	12,5	8	20,0	23	57,5	3	7,5	40	100,0	

ITEMS	Valores												TOTAL
	Nunca		Casi nunca		A veces		Casi siempre		Siempre				
	Fi	%	Fi	%	Fi	%	Fi	%	Fi	%	Fi	%	
04 La demora procesal afecta la eficacia de la sanción penal.	1	2,5	5	12,5	8	20,0	23	57,5	3	7,5	40	100,0	
05 Los archivos fiscales son frecuentes en delitos de tránsito.	1	2,5	4	10,0	7	17,5	25	62,5	3	7,5	40	100,0	
06 Las resoluciones judiciales contribuyen a una sanción penal efectiva.	1	2,5	4	10,0	5	12,5	23	57,5	7	17,5	40	100,0	
07 Existe impunidad en los delitos de tránsito.	1	2,5	4	10,0	9	22,5	25	62,5	1	2,5	40	100,0	
08 La falta de sanción penal genera desconfianza en el sistema de justicia.	2	5,0	5	12,5	9	22,5	24	60,0	0	0,0	40	100,0	

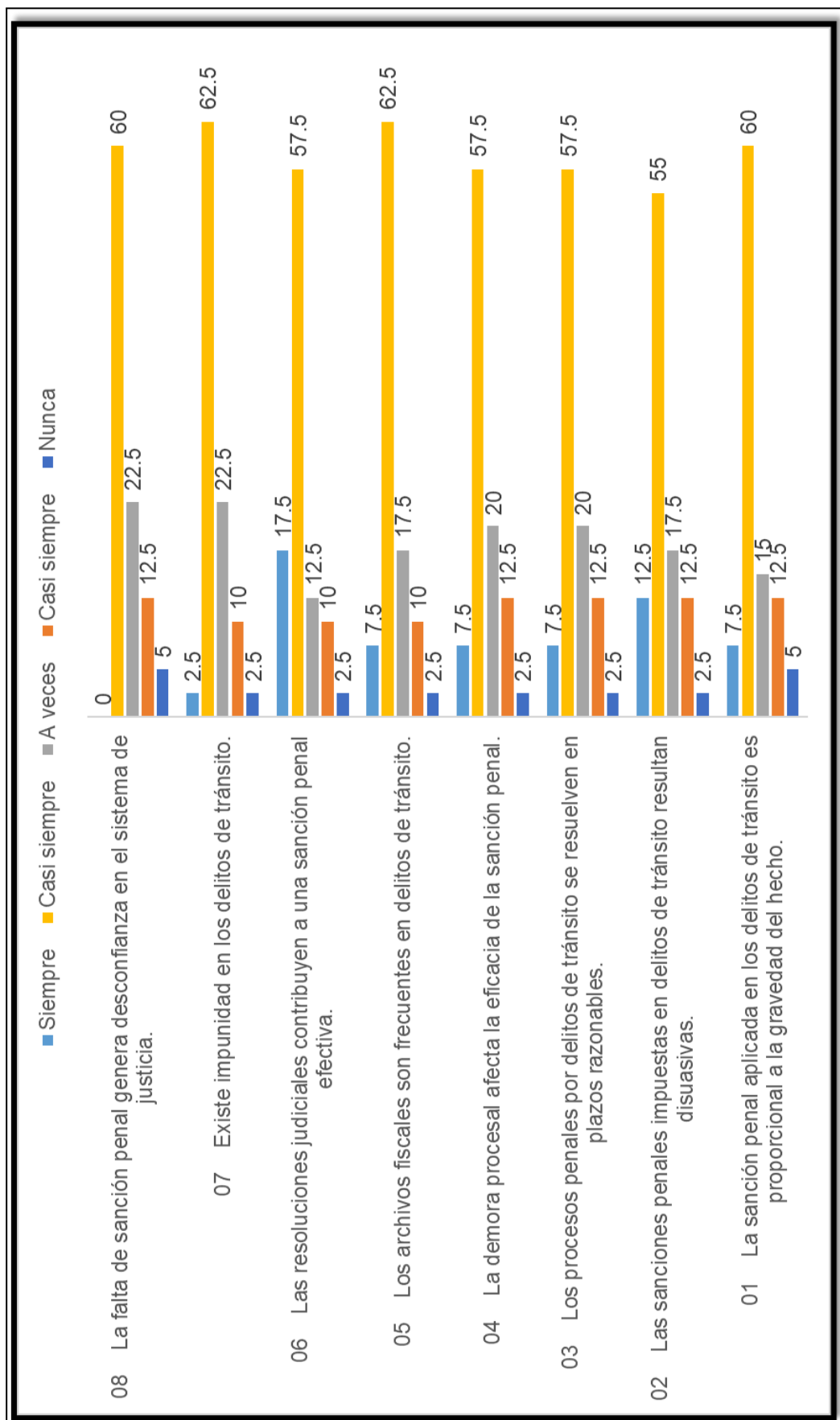


Figura 02: Resultados de la variable 1 – Ausencia de sanción penal efectiva

Interpretación: En la Tabla 4, correspondiente a la Variable 1. En primer lugar, los resultados evidencian una percepción mayoritariamente crítica respecto a la efectividad de la sanción penal en los delitos de tránsito. En el ítem 1, referido a la proporcionalidad de la sanción penal según la gravedad del hecho, el 67,5 % de los encuestados señaló que casi siempre o siempre existe proporcionalidad; sin embargo, un 32,5 % manifestó respuestas que oscilan entre nunca, casi nunca y a veces, lo que revela que una parte significativa de los abogados percibe inconsistencias en la aplicación de sanciones acordes a la gravedad del delito.

De manera similar, en el ítem 2, sobre el carácter disuasivo de las sanciones penales, el 67,5 % indicó que estas casi siempre o siempre resultan disuasivas, mientras que el 32,5 % expresó percepciones negativas o intermedias. Este resultado sugiere que, si bien existe una percepción favorable en términos generales, aún persisten dudas respecto a la capacidad real de la sanción penal para prevenir la reincidencia en los delitos de tránsito.

Respecto a la celeridad procesal, los ítems 3 y 4 muestran resultados coincidentes. En ambos casos, el 65 % de los encuestados afirmó que los procesos penales casi siempre o siempre se resuelven en plazos razonables y que la demora procesal afecta la eficacia de la sanción penal. No obstante, un porcentaje cercano al 35 % señaló respuestas intermedias o negativas, lo cual pone en evidencia que la lentitud procesal continúa siendo un factor que debilita la efectividad del sistema penal en materia de tránsito.

Por otro lado, el ítem 5 revela que el 70 % de los abogados considera que los archivos fiscales son frecuentes en los delitos de tránsito, percepción que refuerza la idea de una respuesta penal limitada. De manera complementaria, en el ítem 7, el 65 % manifestó que casi siempre existe impunidad en este tipo de delitos, lo que confirma una percepción extendida de insuficiencia en la persecución y sanción penal de estas conductas.

En cuanto a la actuación judicial, el ítem 6 muestra que el 75 % de los encuestados considera que las resoluciones judiciales casi siempre o siempre contribuyen a una sanción penal efectiva. Sin embargo, este resultado contrasta con la percepción de impunidad y

archivo fiscal, lo que sugiere que las debilidades se concentrarían principalmente en las etapas preliminares del proceso penal.

Finalmente, el ítem 8 evidencia que el 60 % de los abogados considera que la falta de sanción penal genera desconfianza en el sistema de justicia, mientras que el 40 % restante manifiesta posiciones intermedias o negativas. Este hallazgo confirma que la ausencia de sanciones penales efectivas no solo afecta la prevención del delito, sino también la legitimidad y credibilidad del sistema de justicia penal.

En conjunto, los resultados de la Tabla 4 permiten concluir que, desde la percepción de los abogados litigantes en materia penal-tránsito, la ausencia o debilidad de la sanción penal efectiva constituye un problema relevante, estrechamente vinculado a la impunidad, la demora procesal y la desconfianza en el sistema de justicia, elementos que inciden directamente en la problemática de la seguridad vial.

Tabla 05: Resultados de la variable 2 – Incremento de accidentes de tránsito

ITEMS	Valores												TOTAL
	Nunca		Casi nunca		A veces		Casi siempre		Siempre				
	Fi	%	Fi	%	Fi	%	Fi	%	Fi	%	Fi	%	
09 En los últimos años se ha incrementado el número de accidentes de tránsito.	2	5,0	3	7,5	5	12,5	25	62,5	5	12,5	40	100,0	
10 Los accidentes de tránsito son recurrentes en la ciudad.	1	2,5	5	12,5	8	20,0	23	57,5	3	7,5	40	100,0	
11 Los accidentes de tránsito generan lesiones graves con frecuencia.	0	0,0	5	12,5	7	17,5	24	60,0	4	10,0	40	100,0	
12 Los accidentes de tránsito ocasionan pérdidas humanas de manera constante.	2	5,0	4	10,0	7	17,5	24	60,0	3	7,5	40	100,0	
13 El consumo de alcohol es una causa frecuente de accidentes de tránsito.	2	5,0	4	10,0	8	20,0	25	62,5	1	2,5	40	100,0	

ITEMS	Valores												TOTAL
	Nunca		Casi nunca		A veces		Casi siempre		Siempre				
	Fi	%	Fi	%	Fi	%	Fi	%	Fi	%	Fi	%	
14 El exceso de velocidad incrementa los accidentes de tránsito.	2	5,0	3	7,5	8	20,0	25	62,5	2	5,0	40	100,0	
15 La sanción penal influye en la prevención de accidentes de tránsito.	0	0,0	4	10,0	5	12,5	25	62,5	6	15,0	40	100,0	

Nota: Detalla los resultados inferenciales de la V2.

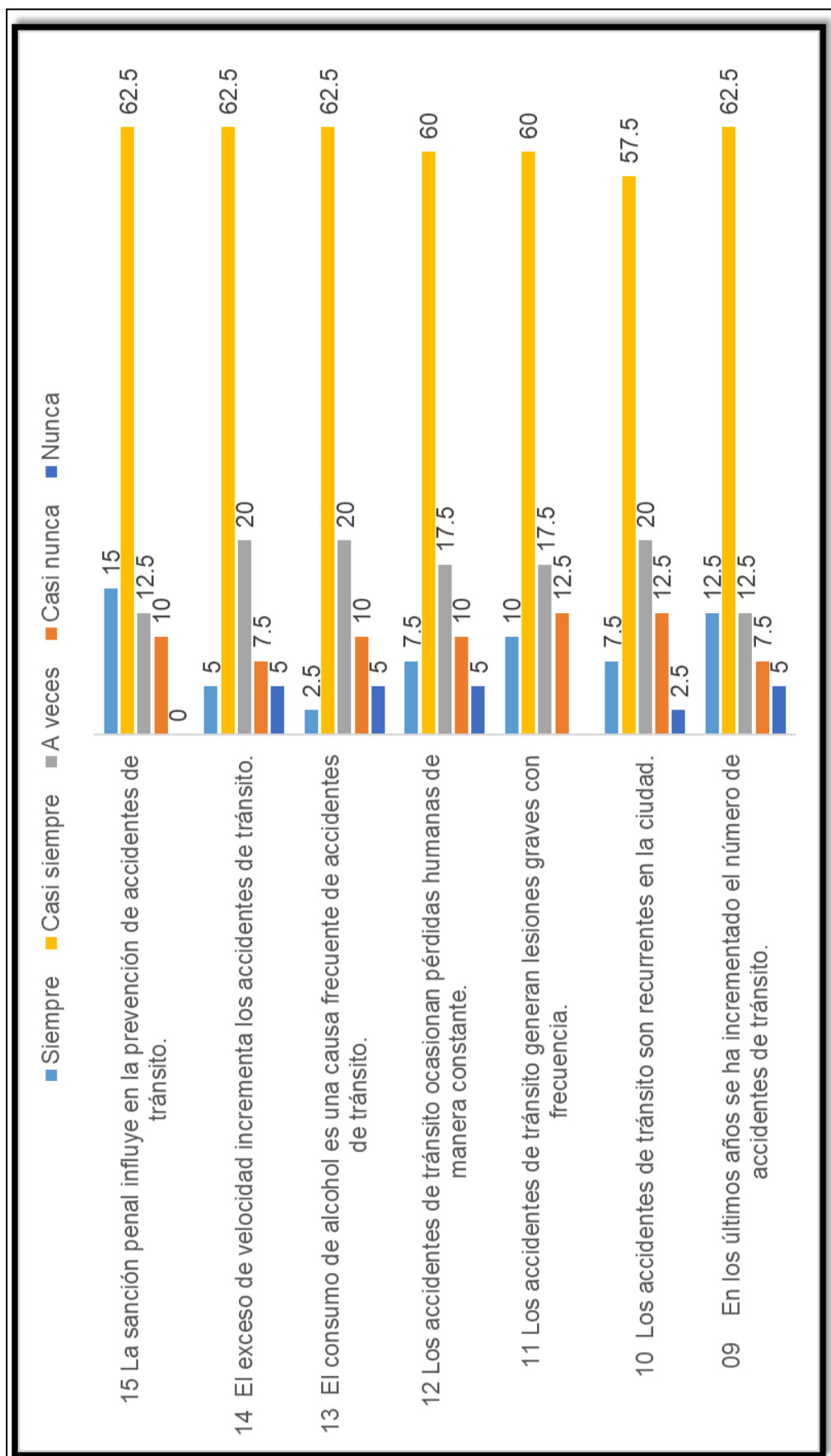


Figura 03: Resultados de la variable 2 – Incremento de accidentes de tránsito

Interpretación: En la Tabla 5, variable 2: Incremento de accidentes de tránsito. En primer lugar, los datos muestran que una mayoría clara considera que los accidentes se han incrementado en los últimos años: el 62,5 % señaló “casi siempre” y el 12,5 % “siempre” ante el ítem 09, lo que suma un 75,0 % de respuestas que apuntan a un aumento sostenido de la siniestralidad. De forma coherente, el ítem 10 indica que el 57,5 % percibe que los accidentes son recurrentes en la ciudad, mientras un 7,5 % adicional afirma que esto ocurre “siempre”; en conjunto, el 65,0 % de los encuestados considera que la repetición de siniestros es un problema habitual.

En segundo lugar, la gravedad de los hechos aparece como una preocupación evidente entre los participantes. Así, el 60,0 % afirmó que los accidentes generan “casi siempre” lesiones graves y el 10,0 % indicó “siempre” (ítem 11), totalizando un 70,0 % que percibe alta frecuencia de resultados lesivos. Del mismo modo, frente al ítem 12, el 60,0 % respondió “casi siempre” y el 7,5 % “siempre” respecto a la constancia de pérdidas humanas, por lo que el 67,5 % considera que los accidentes con resultados fatales son un fenómeno recurrente.

En tercer lugar, en lo relativo a factores de riesgo, los encuestados identificaron al consumo de alcohol y al exceso de velocidad como causas frecuentes. Concretamente, el ítem 13 muestra que el 62,5 % respondió “casi siempre” y el 2,5 % “siempre” que el alcohol es una causa frecuente (total 65,0 %), mientras que el ítem 14 registra 62,5 % en “casi siempre” y 5,0 % en “siempre” respecto al efecto del exceso de velocidad (total 67,5 %). Estos resultados evidencian que los operadores jurídicos perciben el factor humano como determinante en la generación de siniestros.

Finalmente, en lo referido a la incidencia de la sanción penal como mecanismo preventivo, el ítem 15 reporta que el 62,5 % opina “casi siempre” y el 15,0 % “siempre” que la sanción penal influye en la prevención de accidentes, sumando un 77,5 % de respuestas favorables; por lo tanto, existe una percepción mayoritaria de que las medidas punitivas contribuyen al efecto disuasorio y, potencialmente, a la reducción de siniestros.

En efecto, la Tabla 5 demuestra que, según la percepción de los encuestados, existe un incremento sostenido de los accidentes de tránsito, caracterizado por su alta recurrencia y gravedad. Es decir, la mayoría considera que los siniestros ocurren con frecuencia, generan lesiones graves y ocasionan pérdidas humanas de manera constante, lo que evidencia la magnitud y persistencia del problema en la ciudad.

OBJETIVO ESPECIFICO 1: Describir el nivel de sanción penal efectiva en los procesos por delitos de tránsito, ciudad de Puno 2025.

Tabla 06: Variable 1 – Ausencia de sanción penal efectiva

Ausencia de sanción penal efectiva					
		<i>Fi</i>	<i>%</i>	<i>% válido</i>	<i>% acumulado</i>
Válido	9	1	2,5	2,5	2,5
	14	1	2,5	2,5	5,0
	16	2	5,0	5,0	10,0
	17	1	2,5	2,5	12,5
	20	1	2,5	2,5	15,0
	22	1	2,5	2,5	17,5
	24	3	7,5	7,5	25,0
	25	2	5,0	5,0	30,0
	26	1	2,5	2,5	32,5
	29	1	2,5	2,5	35,0
	31	2	5,0	5,0	40,0
	32	17	42,5	42,5	82,5
	33	2	5,0	5,0	87,5
	34	1	2,5	2,5	90,0
	35	1	2,5	2,5	92,5
	38	2	5,0	5,0	97,5
	39	1	2,5	2,5	100,0
Total		40	100,0	100,0	

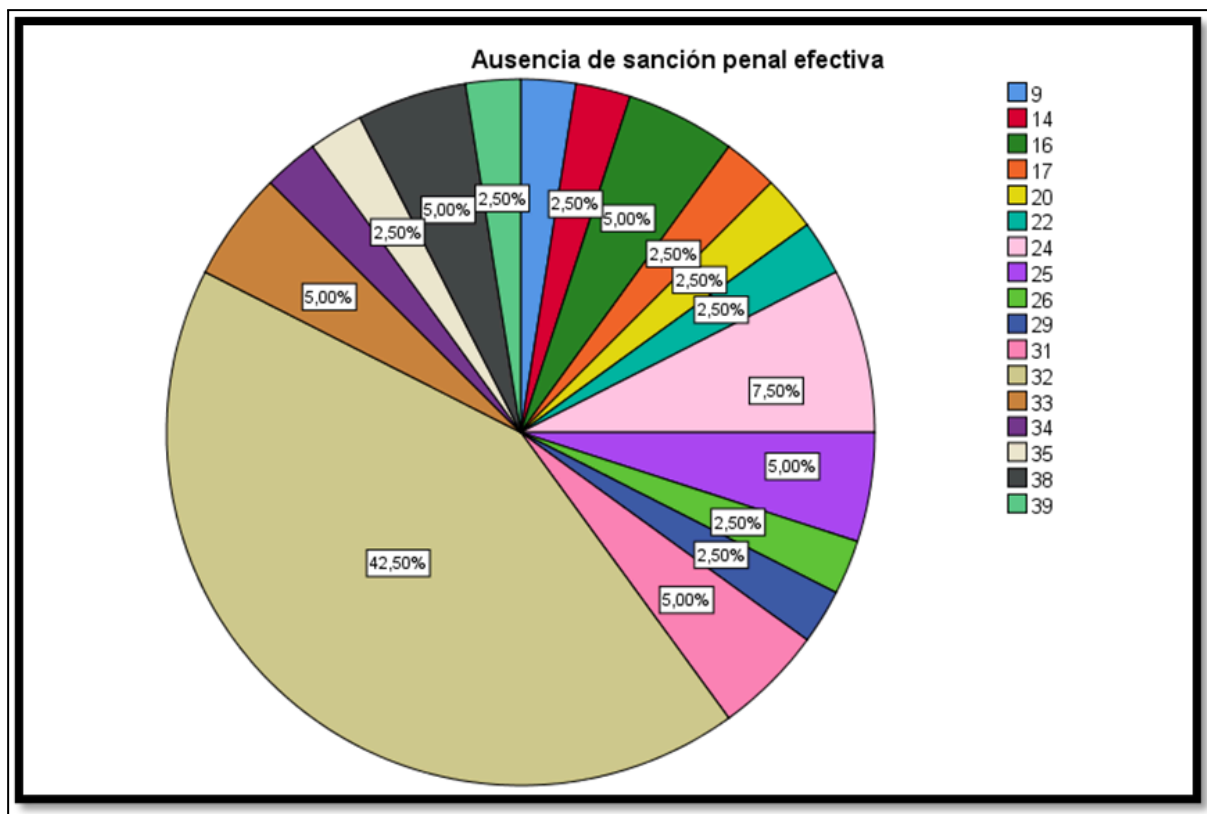


Figura 04: Variable 1 – Ausencia de sanción penal efectiva

Interpretación: La Tabla 6 evidencia la distribución de puntajes obtenidos para la variable ausencia de sanción penal efectiva en los procesos por delitos de tránsito en la ciudad de Puno durante el año 2025. En términos generales, se observa una clara concentración de respuestas en los valores altos, destacando especialmente el puntaje 32, que agrupa al 42,5 % de los encuestados. Este comportamiento indica que una proporción significativa de participantes percibe con mayor intensidad la falta de aplicación efectiva de sanciones penales en este tipo de procesos.

Asimismo, al analizar el porcentaje acumulado, se aprecia que el 82,5 % de los casos se concentra a partir del valor 32 hacia abajo, mientras que los puntajes más bajos presentan frecuencias reducidas y dispersas. Esta tendencia refleja que, si bien existen percepciones aisladas de menor ausencia de sanción, estas no resultan predominantes dentro del conjunto de la muestra estudiada.

En consecuencia, considerando la predominancia de puntajes elevados y la lógica interpretativa de la escala aplicada, se concluye que la ausencia de sanción penal efectiva

se ubica en un nivel alto. Este resultado demuestra que, desde la percepción de los encuestados, los procesos por delitos de tránsito presentan serias deficiencias en la aplicación oportuna y eficaz de sanciones penales, lo que limita su función disuasiva y su impacto en la administración de justicia.

A continuación, se dará a conocer las frecuencias correspondientes a las dimensiones correspondiente a la variable 1:

Tabla 07: Resultados de la dimensión 1 – Aplicación de la sanción penal

Dimensio ne 1: Aplicación de la sanción penal	Valores										TOTAL	
	Nunca		Casi nunca		A veces		Casi siempre		Siempre		Fi	%
	Fi	%	Fi	%	Fi	%	Fi	%	Fi	%		
Tipo de sanción impuesta	2	5,0	5	12,5	6	15,0	24	60,0	3	7,5	40	100,0
Severidad de la sanción	1	2,5	5	12,5	7	17,5	22	55,0	5	12,5	40	100,0

Nota. Detalla los resultados inferenciales de la dimensión 1 de la variable 1.

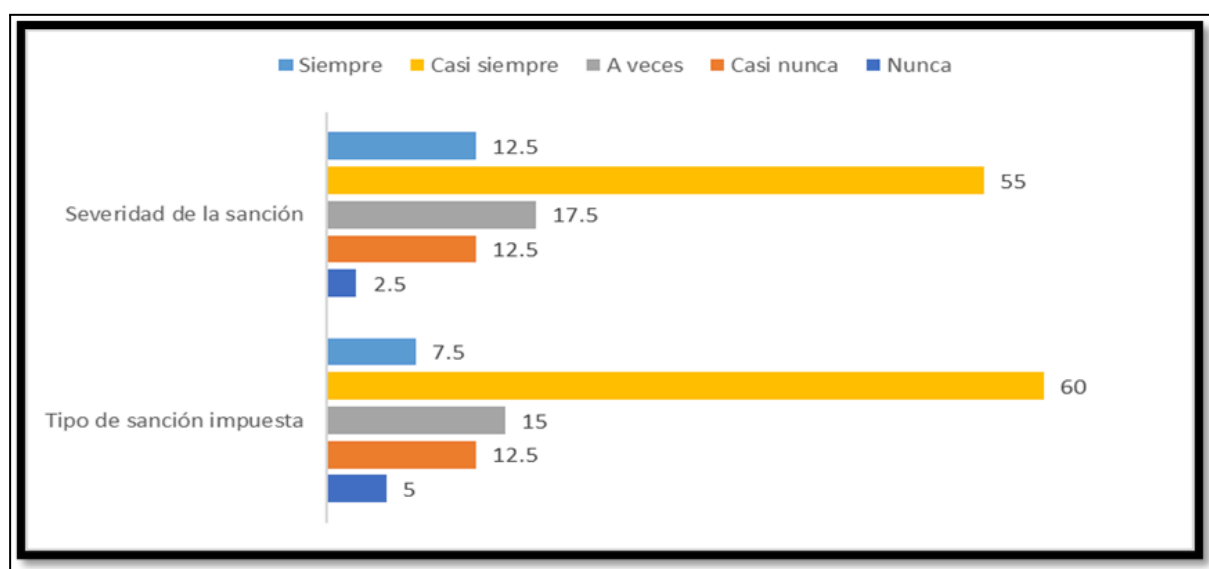


Figura 05: Resultados de la dimensión 1 – Aplicación de la sanción penal

Interpretación: La Tabla 7 muestra los resultados correspondientes a la Dimensión 1: Aplicación de la sanción penal, evidenciando una percepción mayoritariamente favorable

respecto al tipo de sanción impuesta en los delitos de tránsito. En efecto, el 60,0 % de los encuestados manifestó que casi siempre se aplica un tipo de sanción penal adecuado, mientras que un 7,5 % señaló que siempre ocurre de esa manera. No obstante, un sector minoritario indicó percepciones menos positivas, ya que el 15,0 % respondió a veces, el 12,5 % casi nunca y el 5,0 % nunca, lo cual sugiere que aún persisten casos en los que la aplicación de la sanción no resulta uniforme.

De manera similar, en relación con la severidad de la sanción, los resultados reflejan una tendencia predominante hacia niveles altos de aplicación. Así, el 55,0 % de los participantes indicó que la severidad de la sanción se aplica casi siempre, y el 12,5 % afirmó que siempre es severa, lo que evidencia una percepción de rigor en el sistema sancionador. Sin embargo, también se observa que un 17,5 % considera que ello ocurre a veces, mientras que un 12,5 % y un 2,5 % señalaron casi nunca y nunca, respectivamente. En conjunto, estos resultados permiten inferir que, si bien la aplicación y severidad de la sanción penal son percibidas como frecuentes, todavía existen brechas que limitan su plena efectividad.

Tabla 08: Resultados de la dimensión 1 – Aplicación de la sanción penal

Dimensio ne 2: Celeridad procesal	Valores										TOTAL	
	Nunca		Casi nunca		A veces		Casi siempre		Siempre			
	Fi	%	Fi	%	Fi	%	Fi	%	Fi	%	Fi	%
Duración del proceso penal	1	2,5	5	12,5	8	20,0	23	57,5	3	7,5	40	100,0
Oportunidad de la sanción	1	2,5	4	10,0	7	17,5	25	62,5	3	7,5	40	100,0

Nota. Detalla los resultados inferenciales de la dimensión 2 de la variable 1.

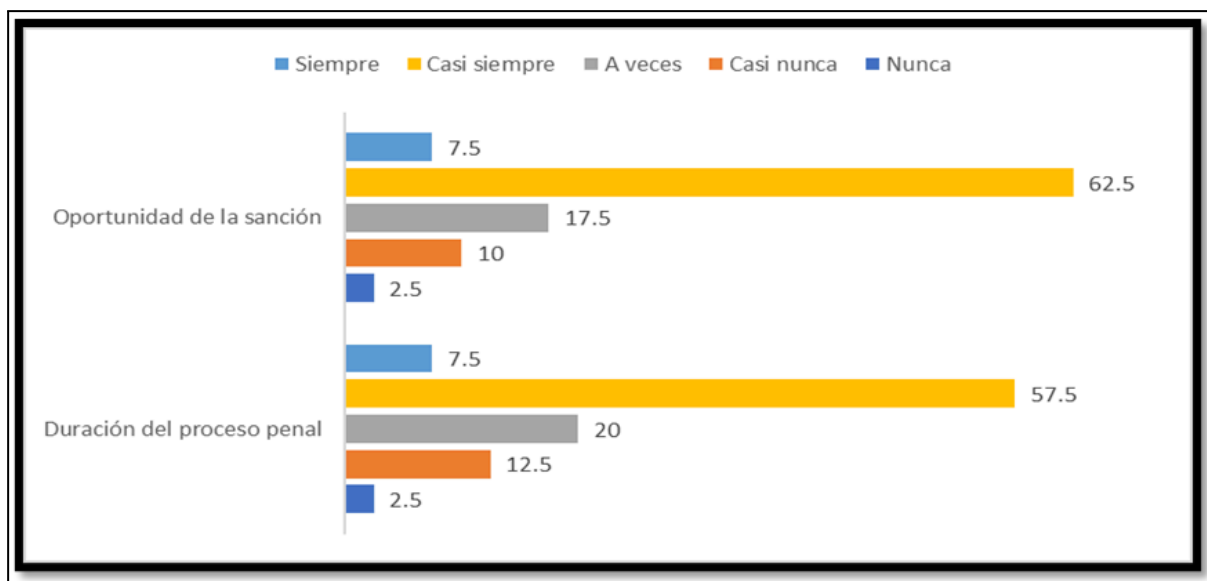


Figura 06: Resultados de la dimensión 1 – Aplicación de la sanción penal

Interpretación: La Tabla 8 presenta los resultados de la Dimensión 2: Celeridad procesal, mostrando una percepción predominantemente favorable respecto a la duración del proceso penal en los delitos de tránsito. En ese sentido, el 57,5 % de los encuestados indicó que los procesos se resuelven casi siempre en plazos adecuados, mientras que un 7,5 % manifestó que siempre ocurre así. Sin embargo, un 20,0 % consideró que ello sucede a veces, y un 15,0 % lo percibió de manera negativa, al señalar las opciones casi nunca (12,5 %) y nunca (2,5 %), lo que evidencia la persistencia de demoras procesales en determinados casos.

De forma similar, en cuanto a la oportunidad de la sanción, los resultados reflejan una tendencia mayoritaria hacia niveles altos de celeridad. En efecto, el 62,5 % de los participantes afirmó que la sanción se impone casi siempre de manera oportuna, y el 7,5 % señaló que siempre es así. No obstante, un 17,5 % indicó que ello ocurre a veces, mientras que un 12,5 % percibió una baja oportunidad en la imposición de la sanción, al optar por casi nunca (10,0 %) y nunca (2,5 %). En conjunto, los resultados permiten inferir que, si bien la celeridad procesal es valorada de forma mayoritariamente positiva, aún existen limitaciones que afectan la eficacia plena de la sanción penal.

Tabla 09: Resultados de la dimensión 3 – Decisiones fiscales y judiciales

Dimensione		Valores										TOTAL	
		Nunca		Casi nunca		A veces		Casi siempre		Siempre		Fi	%
3: Decisiones fiscales y judiciales		Fi	%	Fi	%	Fi	%	Fi	%	Fi	%	Fi	%
Archivo de procesos	de	1	2,5	4	10,0	5	12,5	23	57,5	7	17,5	40	100,0
										5			
Resoluciones judiciales		1	2,5	4	10,0	9	22,5	25	62,5	1	2,5	40	100,0

Nota. Detalla los resultados inferenciales de la dimensión 3 de la variable 1.

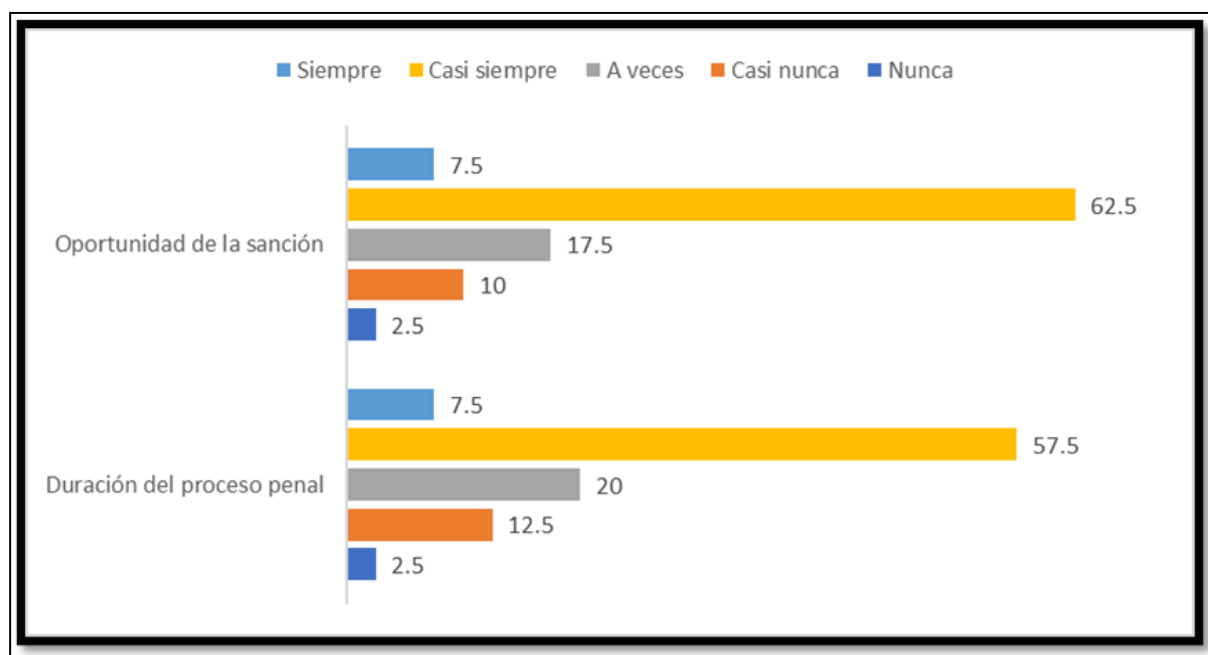


Figura 07: Resultados de la dimensión 3 – Decisiones fiscales y judiciales

Interpretación: La Tabla 9 expone los resultados de la Dimensión 3: Decisiones fiscales y judiciales, evidenciando una percepción mayoritariamente crítica respecto al archivo de procesos en los delitos de tránsito. En efecto, el 57,5 % de los encuestados señaló que casi siempre se recurre al archivo de los procesos, mientras que un 17,5 % indicó que ello ocurre siempre, lo que refleja una práctica frecuente de cierre anticipado de las investigaciones. No

obstante, un 12,5 % manifestó que esta situación se presenta a veces, y un 12,5 % la percibió en niveles bajos, al optar por casi nunca (10,0 %) y nunca (2,5 %).

En cuanto a las resoluciones judiciales, los resultados muestran igualmente una tendencia concentrada en niveles altos. Así, el 62,5 % de los participantes afirmó que casi siempre las resoluciones influyen de manera relevante en los procesos, aunque solo un 2,5 % consideró que ello ocurre siempre. Sin embargo, un 22,5 % indicó que esta influencia se presenta a veces, mientras que un 12,5 % expresó percepciones negativas, al señalar casi nunca (10,0 %) y nunca (2,5 %). En conjunto, estos hallazgos permiten inferir que las decisiones fiscales y judiciales, particularmente el archivo de procesos, son percibidas como factores que inciden de manera significativa en la limitada efectividad de la sanción penal.

Tabla 10: Resultados de la dimensión 4 – Decisiones fiscales y judiciales

Dimensión	Valores						TOTAL					
	Nunca		Casi nunca		A veces		Casi siempre		Siempre			
4: Decisiones fiscales y judiciales	Fi	%	Fi	%	Fi	%	Fi	%	Fi	%		
Sensación de impunidad	2	5,0	5	12,5	9	22,5	24	60,0	0	0,0	40	100,0
Confianza en el sistema penal	0	0,0	4	10,0	9	22,5	23	57,5	4	10,0	40	100,0

Nota. Detalla los resultados inferenciales de la dimensión 4 de la variable 1.

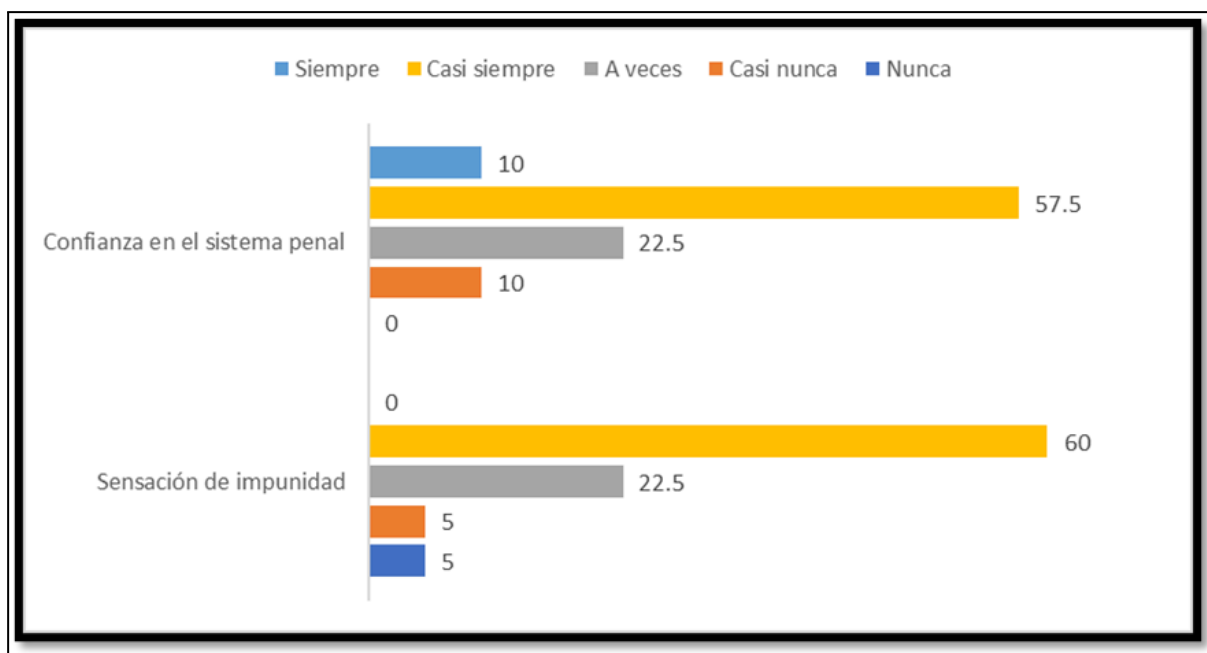


Figura 08: Resultados de la dimensión 4 – Decisiones fiscales y judiciales

Interpretación: La Tabla 10 presenta los resultados de la Dimensión 4: Percepción de impunidad y confianza en el sistema penal, evidenciando una tendencia predominante hacia niveles altos en ambos indicadores. En primer lugar, respecto a la sensación de impunidad, el 60,0 % de los encuestados manifestó que esta se presenta casi siempre, mientras que un 22,5 % indicó que ocurre a veces, lo que revela una percepción extendida de falta de consecuencias efectivas frente a los delitos de tránsito. En contraste, un 17,5 % percibió la impunidad en niveles bajos, al señalar casi nunca (12,5 %) y nunca (5,0 %), sin registrarse respuestas en la categoría siempre.

Por otro lado, en cuanto a la confianza en el sistema penal, los resultados muestran que el 57,5 % considera que casi siempre existe confianza, y un 10,0 % afirmó que esta se da siempre, lo que indica que, pese a la percepción de impunidad, una proporción importante de los participantes mantiene cierto nivel de credibilidad en el sistema. No obstante, un 22,5 % señaló que la confianza se presenta a veces, mientras que un 10,0 % expresó una percepción baja al indicar casi nunca. En conjunto, estos hallazgos sugieren una coexistencia de alta sensación de impunidad con una confianza moderada en el sistema

penal, lo que evidencia tensiones en la valoración ciudadana sobre la efectividad real de las decisiones penales.

OBJETIVO ESPECIFICO 2: Identificar el nivel de incremento de los accidentes de tránsito, ciudad de Puno 2025.

Tabla 11: Variable 2 – Incremento de accidentes de tránsito

Incremento de accidentes de tránsito					
		<i>Fi</i>	<i>%</i>	<i>% válido</i>	<i>% acumulado</i>
Válido	13	2	5,0	5,0	5,0
	14	2	5,0	5,0	10,0
	17	1	2,5	2,5	12,5
	18	1	2,5	2,5	15,0
	20	3	7,5	7,5	22,5
	22	1	2,5	2,5	25,0
	23	2	5,0	5,0	30,0
	24	1	2,5	2,5	32,5
	25	1	2,5	2,5	35,0
	27	2	5,0	5,0	40,0
	28	18	45,0	45,0	85,0
	29	1	2,5	2,5	87,5
	30	1	2,5	2,5	90,0
	31	1	2,5	2,5	92,5
	32	1	2,5	2,5	95,0
	33	1	2,5	2,5	97,5
	34	1	2,5	2,5	100,0
Total		40	100,0	100,0	

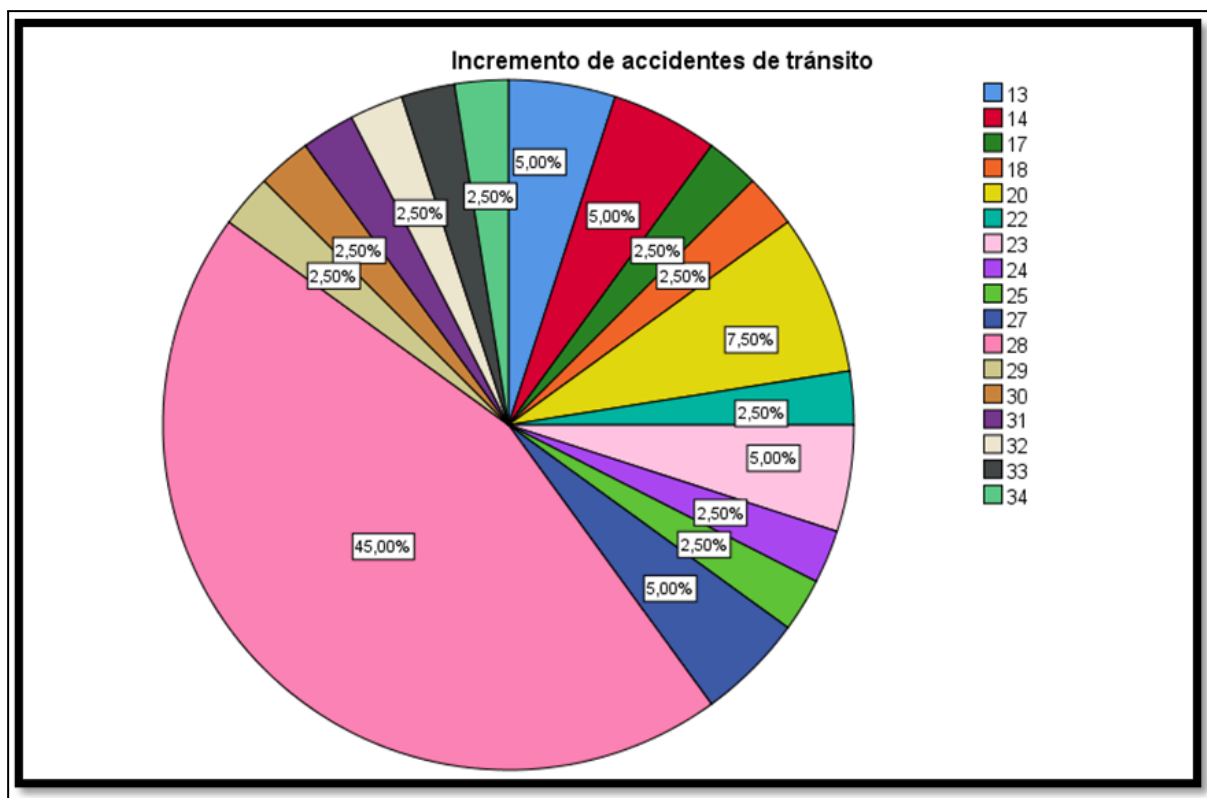


Figura 09: Variable 2 – Incremento de accidentes de tránsito

Interpretación: La Tabla 7 presenta la distribución de los puntajes correspondientes a la variable incremento de accidentes de tránsito, evidenciando una alta concentración de respuestas en los valores superiores de la escala. En particular, el puntaje 28 concentra al 45,0 % de los encuestados, lo que revela que una proporción mayoritaria percibe de manera significativa el aumento de los accidentes de tránsito en el contexto analizado.

De forma complementaria, el análisis del porcentaje acumulado muestra que el 85,0 % de los casos se agrupa hasta el valor 28, mientras que los puntajes más bajos registran frecuencias reducidas y dispersas. Esta distribución indica que las percepciones que minimizan el incremento de accidentes son minoritarias y no representativas del comportamiento general de la muestra.

En consecuencia, considerando la predominancia de puntajes elevados y el criterio interpretativo de la escala empleada, se concluye que esta variable se sitúa en un nivel alto. Este resultado demuestra que, según los encuestados, el aumento de los accidentes de

tránsito constituye una problemática relevante y persistente, con impactos significativos en la seguridad vial y en la integridad de la población.

A continuación, se dará a conocer las frecuencias correspondientes a las dimensiones correspondiente a la variable 2:

Tabla 12: Resultados de la dimensión 1 – Frecuencia de accidentes

Dimensione	Valores										TOTAL	
	Nunca		Casi nunca		A veces		Casi siempre		Siempre		Fi	%
1:	Fi	%	Fi	%	Fi	%	Fi	%	Fi	%		
Aumento de casos	2	5,0	3	7,5	5	12,5	25	62,5	5	12,5	40	100,0
Continuidad de accidentes	1	2,5	5	12,5	8	20,0	23	57,5	3	7,5	40	100,0

Nota. Detalla los resultados inferenciales de la dimensión 1 de la variable 2.

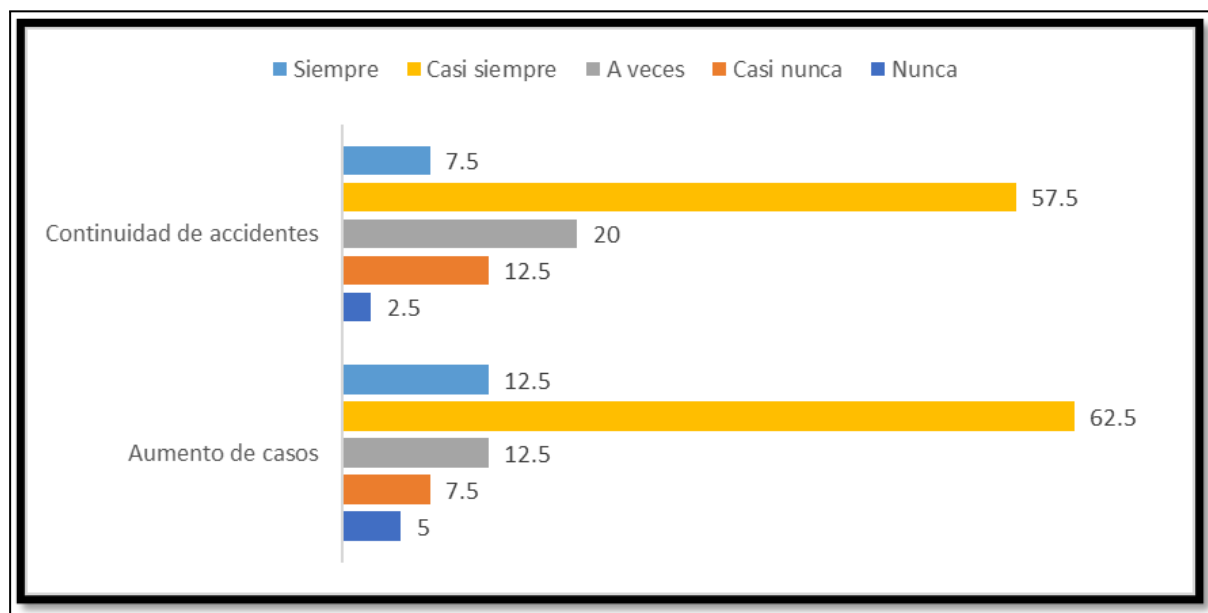


Figura 10: Resultados de la dimensión 1 – Frecuencia de accidentes

Interpretación: La Tabla 12 expone los resultados correspondientes a la Dimensión 1: Frecuencia de accidentes, evidenciando una percepción mayoritariamente alta sobre la

ocurrencia de siniestros viales. En primer lugar, respecto al aumento de casos, el 62,5 % de los encuestados indicó que este se presenta casi siempre, mientras que un 12,5 % afirmó que ocurre siempre, lo que refleja una clara percepción de incremento sostenido de los accidentes de tránsito. En contraste, solo un 12,5 % consideró que esta situación se presenta a veces, y porcentajes reducidos señalaron casi nunca (7,5 %) o nunca (5,0 %).

Asimismo, en relación con la continuidad de accidentes, los resultados muestran que el 57,5 % manifestó que los accidentes ocurren casi siempre, y un 7,5 % indicó que suceden siempre, reforzando la idea de recurrencia constante de estos eventos. Por otro lado, un 20,0 % señaló que la continuidad se presenta a veces, mientras que un 15,0 % percibió una baja frecuencia al responder casi nunca (12,5 %) y nunca (2,5 %). En conjunto, estos hallazgos permiten afirmar que la frecuencia de accidentes de tránsito es percibida en un nivel alto, evidenciando una problemática persistente y reiterada en el contexto estudiado.

Tabla 13: Resultados de la dimensión 2 – Gravedad de los accidentes

Dimensione	Valores										TOTAL	
	Nunca		Casi nunca		A veces		Casi siempre		Siempre		Fi	%
	Fi	%	Fi	%	Fi	%	Fi	%	Fi	%		
Lesiones	0	0,0	5	12,5	7	17,5	24	60,0	4	10,0	40	100,0
Fallecimientos	2	5,0	4	10,0	7	17,5	24	60,0	3	7,5	40	100,0

Nota. Detalla los resultados inferenciales de la dimensión 2 de la variable 2.

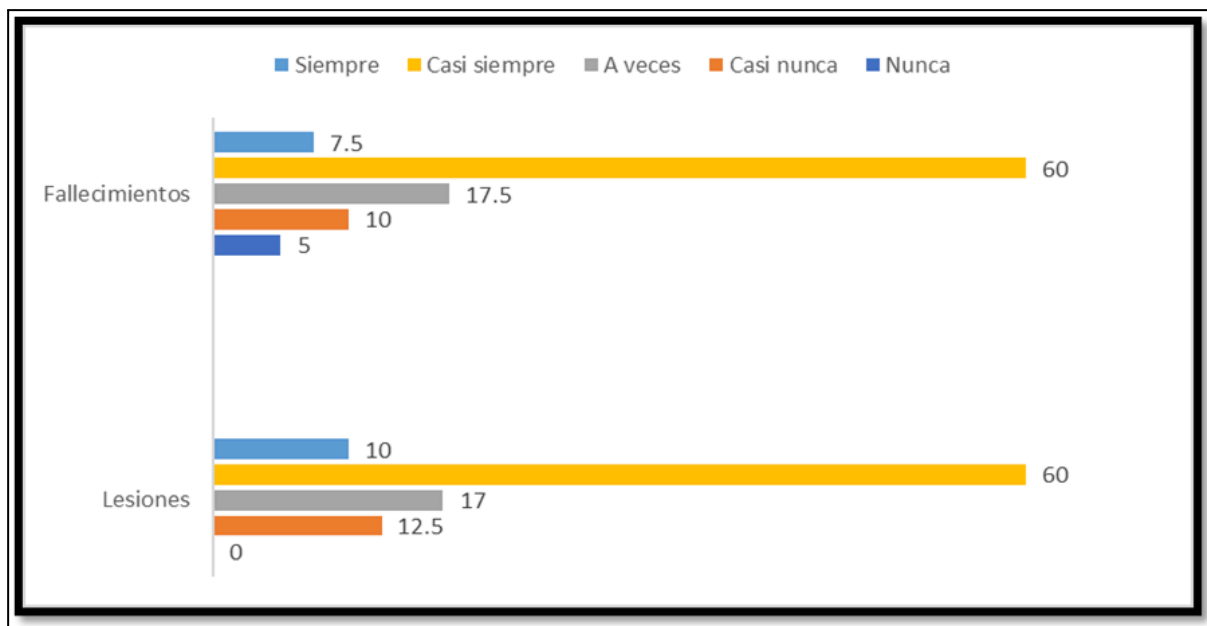


Figura 11: Resultados de la dimensión 2 – Gravedad de los accidentes

Interpretación: La Tabla 13 presenta los resultados de la Dimensión 2: Gravedad de los accidentes, evidenciando una percepción predominantemente elevada sobre las consecuencias de los siniestros viales. En primer lugar, respecto a las lesiones, se observa que el 60,0 % de los encuestados manifestó que estas ocurren casi siempre, mientras que un 10,0 % señaló que se presentan siempre, lo que indica una alta frecuencia de afectaciones físicas derivadas de los accidentes de tránsito. En contraste, un 17,5 % consideró que las lesiones se producen a veces, y un 12,5 % indicó que ocurren casi nunca, sin registrarse respuestas en la categoría nunca.

De manera similar, en relación con los fallecimientos, el 60,0 % afirmó que estos se presentan casi siempre, y un 7,5 % señaló que ocurren siempre, lo cual refuerza la percepción de consecuencias fatales recurrentes asociadas a los accidentes de tránsito. No obstante, un 17,5 % indicó que los fallecimientos se producen a veces, mientras que un 15,0 % percibió una menor incidencia al responder casi nunca (10,0 %) y nunca (5,0 %). En conjunto, los resultados permiten concluir que la gravedad de los accidentes de tránsito se ubica en un nivel alto, caracterizada por la frecuente ocurrencia de lesiones y fallecimientos en el ámbito estudiado.

Tabla 14: Resultados de la dimensión 3 – Conductas de riesgo

Dimensione	Valores										TOTAL	
	Nunca		Casi nunca		A veces		Casi siempre		Siempre			
	Fi	%	Fi	%	Fi	%	Fi	%	Fi	%	Fi	%
Consumo de alcohol	2	5,0	4	10,0	8	20,0	25	62,5	1	2,5	40	100,0
Exceso de velocidad	2	5,0	3	7,5	8	20,0	25	62,5	2	5,0	40	100,0

Nota. Detalla los resultados inferenciales de la dimensión 3 de la variable 2.

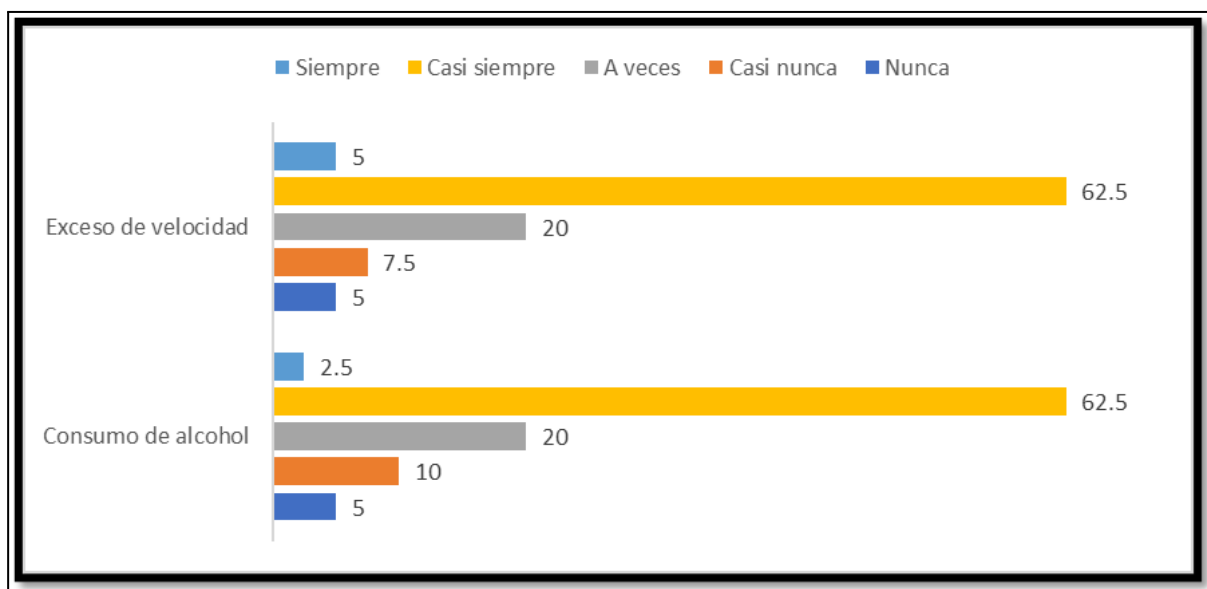


Figura 12: Resultados de la dimensión 3 – Conductas de riesgo

Interpretación: La Tabla 14 muestra los resultados correspondientes a la Dimensión 3: Conductas de riesgo, evidenciando una alta prevalencia de comportamientos peligrosos asociados a los accidentes de tránsito. En primer lugar, respecto al consumo de alcohol, se aprecia que el 62,5 % de los encuestados indicó que esta conducta se presenta casi siempre, mientras que un 2,5 % señaló que ocurre siempre, lo cual revela una frecuencia considerable de esta práctica como factor de riesgo. Asimismo, un 20,0 % manifestó que el

consumo de alcohol se presenta a veces, en tanto que un 15,0 % lo percibió con menor frecuencia al responder casi nunca (10,0 %) y nunca (5,0 %).

De manera similar, en relación con el exceso de velocidad, el 62,5 % indicó que esta conducta ocurre casi siempre, y un 5,0 % afirmó que se presenta siempre, confirmando su recurrencia como factor determinante en la siniestralidad vial. Por otro lado, un 20,0 % consideró que el exceso de velocidad se manifiesta a veces, mientras que un 12,5 % señaló que ocurre casi nunca (7,5 %) o nunca (5,0 %). En conjunto, los resultados permiten concluir que las conductas de riesgo se ubican en un nivel alto, destacándose el consumo de alcohol y el exceso de velocidad como prácticas recurrentes que incrementan la probabilidad de accidentes de tránsito.

Tabla 15: Resultados de la dimensión 4 – Prevención vial

Dimensión	Valores										TOTAL	
	Nunca		Casi nunca		A veces		Casi siempre		Siempre		-	
	<i>Fi</i>	%	<i>Fi</i>	%	<i>Fi</i>	%	<i>Fi</i>	%	<i>Fi</i>	%	<i>Fi</i>	%
4: Prevención vial	0	0,0	4	10,0	5	12,5	25	62,5	6	15,0	40	100,0
Efecto disuasivo												

Nota. Detalla los resultados inferenciales de la dimensión 4 de la variable 2.

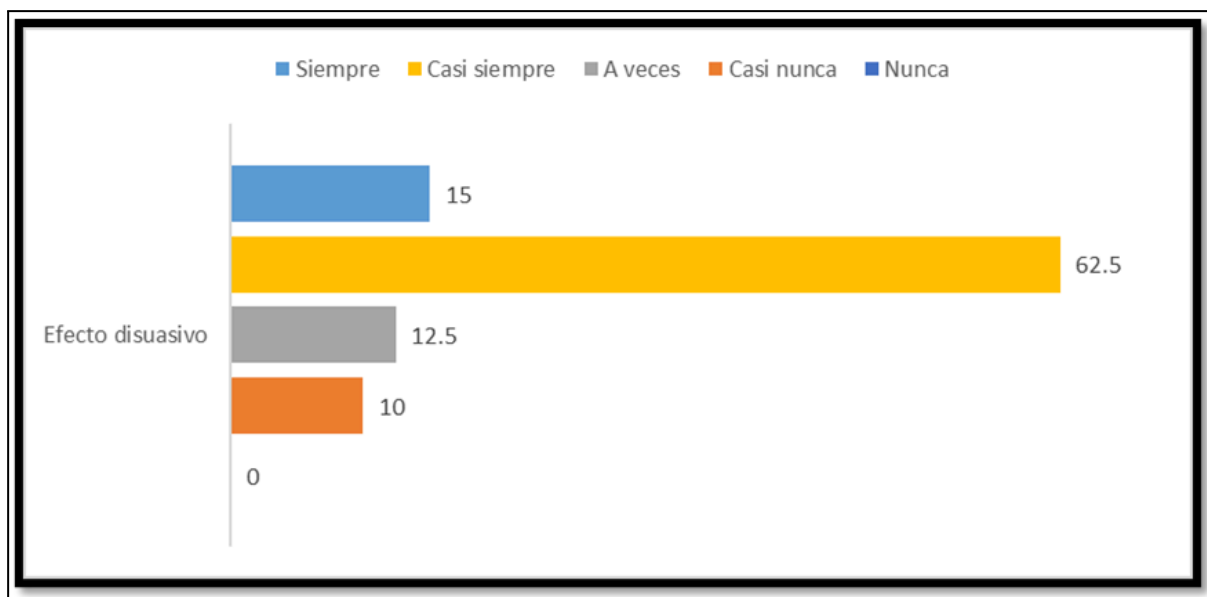


Figura 13: Resultados de la dimensión 4 – Prevención vial

Interpretación: La Tabla 15 presenta los resultados correspondientes a la Dimensión 4: Prevención vial, específicamente en relación con el efecto disuasivo de las medidas aplicadas. En este sentido, se observa que una mayoría significativa de los encuestados percibe la prevención vial como eficaz, dado que el 62,5 % indicó que el efecto disuasivo se presenta casi siempre, mientras que un 15,0 % señaló que ocurre siempre. Estos resultados reflejan una valoración mayoritariamente positiva sobre la capacidad de las acciones preventivas para influir en el comportamiento de los usuarios de las vías.

Por otro lado, un 12,5 % de los participantes manifestó que el efecto disuasivo se produce a veces, y un 10,0 % consideró que ocurre casi nunca, sin registrarse respuestas en la categoría nunca. En conjunto, los hallazgos permiten inferir que la prevención vial se sitúa en un nivel alto, destacándose su potencial para contribuir a la reducción de conductas de riesgo y, consecuentemente, a la disminución de los accidentes de tránsito.

OBJETIVO ESPECÍFICO 3: Existe una relación significativa entre la sanción penal efectiva y los accidentes de tránsito, ciudad de Puno 2025.

Tabla 16: Relación de la variable 1 y 2

		Correlación		
			Ausencia de sanción penal efectiva	Incremento de accidentes de tránsito
Rho de Spearman	Ausencia de sanción penal efectiva	Coeficiente de correlación	1,000	0,990**
		Sig. (bilateral)	.	0,000
		N	40	40
	Incremento de accidentes de tránsito	Coeficiente de correlación	0,990**	1,000
		Sig. (bilateral)	0,000	.
		N	40	40

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

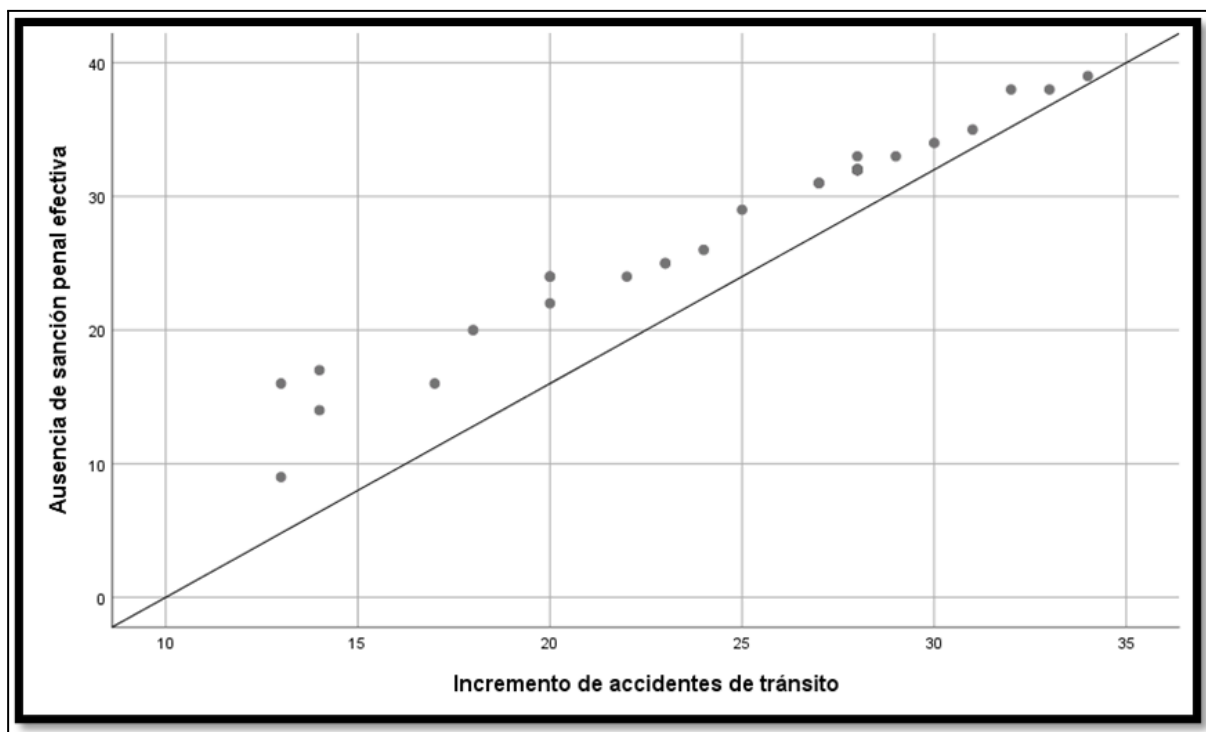


Figura 10: Gráfico de dispersión entre de la variable 1 y 2

Interpretación: La Tabla 8 evidencia una correlación positiva muy alta entre la ausencia de sanción penal efectiva y el incremento de accidentes de tránsito en la ciudad de Puno, con un Rho de Spearman = 0,990 y un nivel de significancia $p = 0,000$ ($N = 40$). Este resultado demuestra que la relación es estadísticamente significativa al 0,01 y de gran intensidad.

En consecuencia, se interpreta que, a mayor ausencia de sanción penal efectiva, mayor es el incremento de accidentes de tránsito, confirmándose el objetivo específico planteado. No obstante, debe precisarse que la correlación no implica causalidad directa, aunque sí refleja una asociación sólida y consistente entre ambas variables.

4.2. DISCUSIÓN DE RESULTADOS

En el presente apartado se discutirán los principales hallazgos obtenidos en la investigación, contrastándolos con los antecedentes científicos internacionales, nacionales y locales, así como con los enfoques teóricos vinculados a la sanción penal y la seguridad vial. Asimismo, se analizará la relevancia social del estudio y se valorarán las fortalezas y limitaciones metodológicas, considerando el contexto jurídico y social en el que se desarrolla la problemática de los accidentes de tránsito en la ciudad de Puno.

En relación con el objetivo específico 1, orientado a describir el nivel de sanción penal efectiva en los procesos por delitos de tránsito en la ciudad de Puno durante el año 2025, los resultados evidenciaron una percepción predominante de ausencia de efectividad en la aplicación de sanciones penales. Este hallazgo resulta coherente con lo señalado por Aguilera y Alcívar (2024), quienes identificaron que, pese a la existencia de un marco normativo formal, persisten vacíos y dificultades prácticas que limitan la eficacia de las sanciones y la protección de las víctimas. De igual forma, Pita y Bravo (2024) sostienen que la vía penal presenta serias limitaciones para garantizar resultados concretos, especialmente en la ejecución de sentencias, lo cual refuerza la percepción de ineficacia sancionadora identificada en el presente estudio. En el contexto local, los resultados coinciden con Quispe (2025), quien concluyó que la persistencia de accidentes, pese a la existencia de sanciones, se explica por una aplicación insuficiente y poco disuasiva de la normativa penal.

Respecto al objetivo específico 2, referido a identificar el nivel de incremento de los accidentes de tránsito en la ciudad de Puno durante el año 2025, los resultados muestran un nivel alto de recurrencia y gravedad de los siniestros viales, asociados principalmente a conductas de riesgo como el consumo de alcohol y el exceso de velocidad. Estos hallazgos guardan concordancia con los estudios nacionales de Renojo (2024) y Nina y Ramos (2024), quienes demostraron que dichas conductas influyen significativamente en la ocurrencia de accidentes con consecuencias fatales y lesiones graves. Asimismo, Aguilar (2023) evidenció que la falta de cultura vial, el incumplimiento de normas y la imprudencia constituyen factores determinantes del incremento de la siniestralidad, lo cual se ve reflejado en los resultados obtenidos en la presente investigación.

En cuanto al objetivo específico 3, orientado a analizar la relación entre la sanción penal efectiva y los accidentes de tránsito en la ciudad de Puno, los resultados estadísticos evidenciaron una relación positiva y altamente significativa entre la ausencia de sanción penal efectiva y el incremento de accidentes de tránsito. Este hallazgo se encuentra en consonancia con Renojo (2024), quien determinó que una débil aplicación de las sanciones penales favorece la reiteración de conductas imprudentes. Asimismo, Cerna y Huerta (2024) sostienen que la falta de una respuesta penal preventiva y autónoma frente a conductas peligrosas incrementa la impunidad y debilita la política criminal en materia de seguridad vial. En el ámbito local, los estudios de Cari y Laqui (2024) y Garriazo y Huallpa (2022) refuerzan esta relación, al evidenciar que la insuficiente sanción penal no logra disuadir conductas de riesgo, contribuyendo a la persistencia de la siniestralidad vial.

Finalmente, desde una perspectiva metodológica, la investigación presentó como fortaleza el uso de un enfoque cuantitativo y un diseño correlacional que permitió establecer relaciones estadísticas claras entre las variables estudiadas. No obstante, se reconoce como limitación el tamaño reducido de la muestra y el uso de un muestreo no probabilístico, lo que restringe la generalización de los resultados. A pesar de ello, los hallazgos adquieren relevancia social y científica, al aportar evidencia empírica sobre la necesidad de fortalecer la efectividad de la sanción penal como mecanismo de prevención, contribuyendo al debate

jurídico-criminológico y a la formulación de políticas públicas orientadas a mejorar la seguridad vial en contextos similares al de la ciudad de Puno.

CONCLUSIONES

PRIMERA: En primer lugar, se concluye que existe un nivel medio de sanción penal efectiva en los procesos por delitos de tránsito en la ciudad de Puno durante el año 2025. Este resultado evidencia que, si bien el sistema penal cuenta con mecanismos normativos para sancionar dichas conductas, su aplicación no alcanza niveles óptimos de eficacia ni de disuasión, lo que genera percepciones de insuficiencia en la respuesta penal frente a los hechos de tránsito.

SEGUNDA: En segundo término, se determina que existe un alto nivel de incremento de los accidentes de tránsito en la ciudad de Puno durante el año 2025. Este hallazgo refleja una problemática persistente y creciente en la seguridad vial, asociada a conductas de riesgo recurrentes y a deficiencias en las acciones preventivas y de control, lo que confirma la gravedad del fenómeno en el contexto local.

TERCERA: Asimismo, se concluye que existe una relación significativa entre la sanción penal efectiva y los accidentes de tránsito en la ciudad de Puno durante el año 2025. Este resultado demuestra que la manera en que se aplican las sanciones penales influye directamente en la conducta de los usuarios de las vías y, por ende, en la ocurrencia de accidentes, confirmando la congruencia entre la hipótesis planteada y la evidencia empírica obtenida.

CUARTA: Finalmente, se concluye que existe una relación significativa, positiva y muy alta entre la ausencia de sanción penal efectiva y el incremento de accidentes de tránsito en la ciudad de Puno durante el año 2025, con un coeficiente Rho de Spearman de 0,990, significativo al nivel de 0,01. Este resultado evidencia que, a mayor ausencia de una sanción penal efectiva, mayor es la incidencia de accidentes de tránsito, lo cual reafirma que la

debilidad en la respuesta penal contribuye de manera directa a la persistencia y agravamiento de la siniestralidad vial.

RECOMENDACIONES

PRIMERA: En consecuencia, de que se identificó un nivel medio de sanción penal efectiva, se recomienda que la Fiscalía penal y las instancias jurisdiccionales refuercen los mecanismos procesales destinados a garantizar la ejecución efectiva de las sanciones. Así, se sugiere que la Ministerio Público - Fiscalía de la Nación implemente protocolos de priorización y seguimiento para casos de delitos de tránsito que incluyan plazos máximos de investigación y sistemas de monitoreo de ejecución de sentencias; asimismo, se solicitará al Poder Judicial - Corte Superior que valore la agilización de audiencias y la adopción de medidas de ejecución rápida. Adicionalmente, se propondrá al Colegio de Abogados de Puno la creación de programas de capacitación en materia de delitos de tránsito para defensores y peritos. Finalmente, como vacío para futuras investigaciones, se planteará indagar cuál es el impacto comparado de la celeridad procesal y de la ejecución de sentencias en la tasa de reincidencia: ¿la agilización procesal reduce realmente la reincidencia o su efecto depende de otros factores (por ejemplo, sanciones administrativas complementarias)?

SEGUNDA: Dado que se constató un alto nivel de incremento de accidentes de tránsito, se recomienda que las autoridades locales y sectoriales fortalezcan las estrategias preventivas y de control sobre comportamientos de riesgo. En este sentido, la Municipalidad Provincial de Puno deberá coordinar campañas de educación vial focalizadas y mejoras puntuales en la infraestructura (señalización, reductores, pasos peatonales) en las zonas identificadas como de mayor siniestralidad; paralelamente, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC implementará operativos de control y programas de evaluación de puntos negros. Como nuevo problema a investigar, se propondrá estudiar la eficacia relativa de

intervenciones de infraestructura frente a intervenciones educativas en la reducción de accidentes: ¿qué combinación de medidas produce la mayor reducción a corto y mediano plazo en contextos como Puno?

TERCERA: Considerando que se halló una relación significativa entre la sanción penal efectiva y los accidentes, se recomienda que la Policía y las autoridades de tránsito mejoren la coordinación con el Ministerio Público para asegurar una respuesta integral e inmediata frente a conductas de alto riesgo (ebriedad, exceso de velocidad). En concreto, la Policía Nacional del Perú y la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones - Puno coordinarán protocolos de intervención conjunta que incluyan recolección forense de pruebas, registros estandarizados y remisión ágil al fiscal competente. Además, se recomendará diseñar indicadores conjuntos de gestión (tiempos de respuesta, número de remisiones efectivas, porcentaje de procesos con ejecución de sanción) para evaluar la eficacia del trabajo interinstitucional. Como línea de investigación emergente, se planteará explorar qué dimensiones de la coordinación interinstitucional (información, logística, capacitación) son determinantes para transformar una sanción impuesta en una sanción cumplida y disuasiva.

CUARTA: Frente a la correlación muy alta ($Rho = 0,990$) entre ausencia de sanción penal efectiva e incremento de accidentes, se recomienda que el Gobierno Regional de Puno, en articulación con autoridades nacionales, promueva un plan integral que combine sanción, prevención y reparación. De manera concreta, el Gobierno Regional de Puno impulsará políticas públicas que integren controles policiales sostenidos, campañas educativas continuas y mecanismos de reparación efectiva para víctimas (cooperación con jueces y fiscalía), así como la evaluación periódica del impacto de dichas medidas. Además, se propondrá que la Universidad Nacional del Altiplano - Puno lidere estudios longitudinales que permitan determinar si la mejora sostenida en la efectividad sancionadora reduce la siniestralidad a mediano y largo plazo, formulando preguntas como: ¿qué desfase temporal existe entre la mejora en la ejecución sancionadora y la disminución observable de accidentes?

BIBLIOGRAFÍA

- Aguilar, S. (2023). *Seguridad vial y su relación con los accidentes de tránsito en conductores y peatones de Lima Metropolitana y Callao en el año 2022* [Universidad San Ignacio de Loyola].
<https://repositorio.usil.edu.pe/server/api/core/bitstreams/b5a83695-5c17-4e21-905c-b8c2fc364bfa/content>
- Aguilera, J., & Alcívar, G. (2024). Consideraciones legales y constitucionales sobre accidentes de tránsito en Ecuador: Un estudio de revisión. *Revista de Ciencias Sociales y Humanas*, 6(4), 343–358.
https://ve.scielo.org/scielo.php?pid=S2665-01692024000400343&script=sci_arttext
- Bosch Perú. (2026). *Accidentes de tránsito: principales causas y soluciones a un problema que genera cerca de 300 muertes por mes en Perú*. Bosch.Com.Pe.
https://www.bosch.com.pe/noticias-e-historias/movilidad/accidentes-de-transito/?utm_source=
- Calvet, E. (2016). Impunidad (ausencia de castigo). *Eunomía. Revista En Cultura de La Legalidad*, 10, 144–157.
<https://e-revistas.uc3m.es/index.php/EUNOM/article/view/3054/1751>
- Cari, D., & Laqui, J. (2024). *Consumo de alcohol y juicios por accidentes de tránsito en el distrito judicial de Puno, 2023* [Universidad José Carlos María Mariátegui].
https://repositorio.ujcm.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12819/2613/Delfin-Jose_tesis_titulo_2024.pdf?sequence=1
- Cerna, M., & Huerta, S. (2024). *Fundamentos para penalizar la Conducción Temeraria y a Excesiva Velocidad para reducir los delitos imprudentes por Accidentes de Tránsito* [Universidad Nacional del Santa].
<https://repositorio.uns.edu.pe/handle/20.500.14278/4895>
- Dzul, M. (n.d.). Unidad 3. Aplicación básica de los métodos científicos “Diseño no-experimental.” In *Asignatura de fundamentos de la metodología*. Sistema de Universidad Virtual.

https://www.uaeh.edu.mx/docencia/VI_Presentaciones/licenciatura_en_mercadotecnia/fundamentos_de_metodologia_investigacion/PRES38.pdf

Espin, G., & Medina, V. (2024). Responsabilidad penal del peatón en accidentes de tránsito: un análisis jurídico comparativo. *Código Científico Revista de Investigación*, 5(1). <http://revistacodigocientifico.itslosandes.net/index.php/1/article/view/608>

Garriazo, R., & Huallpa, J. (2022). *Accidente de tránsito producido por la imprudencia y negligencia del conductor, en el distrito de Tambopata, región de Madre de Dios – 2022* [Universidad Nacional Amazónica de Madre de Dios]. <https://repositorio.uancv.edu.pe/items/34ff6b63-9c78-446e-a5c2-bbbb5ba2a261>

Gonzales, C. (2025). *Sangre en las pistas: 1.215 fallecidos por accidente de tránsito hasta mayo ¿Dónde se ubican las vías más peligrosas del Perú?* Elcomercio.Pe. https://elcomercio.pe/lima/sucesos/accidentes-de-transito-reportan-1215-fallecidos-hasta-mayo-y-se-proyecta-que-cifra-del-2025-supere-a-la-de-anos-anteriores-noticia/?utm_source=

Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, M. (2019). *Metodología de la investigación. Sexta edición*. EDITORES, S.A. DE C.V.

Mendoza, V. (2025). *Más de 2.500 muertes por accidentes de tránsito en lo que va del año: Alertan que 60% de la responsabilidad es de los conductores*. Infobae.Com. https://www.infobae.com/peru/2025/11/15/mas-de-2500-muertes-por-accidentes-de-transito-en-lo-que-va-del-ano-alertan-que-60-de-la-responsabilidad-es-de-los-conductores/?utm_source=

Montoya, R. (n.d.). *Estudio descriptivo Correlacional*. Es.Scribd.Com. <https://www.esup.edu.pe/wp-content/uploads/2020/12/2. Hernandez, Fernandez y Baptista-Metodología Investigacion Cientifica 6ta ed.pdf>

MTC. (2024). *Imprudencia del conductor y exceso de velocidad son las principales causas de accidentes en el país*. Gob.Pe. <https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/959363-imprudencia-del-conductor-y-exceso-de-velocidad-son-las-principales-causas-de-accidentes-en-el-pais>

- Naciones Unidas. (2024). *Enviado de la ONU lucha contra una pandemia silenciosa: los accidentes de tránsito cobran miles de vidas en América Latina*. Peru.Un.Org. https://peru.un.org/es/276876-enviado-de-la-onu-lucha-contra-una-pandemia-silenciosa-los-accidentes-de-tránsito-cobran?utm_source=
- Nina, S., & Ramos, R. (2024). *Los accidentes de tránsito con consecuencia fatal, lesiones y daños materiales y su relación con el delito de peligro común (conducción en estado de ebriedad) en el distrito Gregorio Albarracín Lanchipa de la Ciudad de Tacna año 2019 - 2021* [Universidad José Carlos Mariátegui]. <https://repositorio.ujcm.edu.pe/handle/20.500.12819/2613>
- OPS. (2025). *Seguridad vial*. https://www.paho.org/es/temas/seguridad-vial?utm_source=
- Osada, J., & Salvador, J. (2021). Estudios “descriptivos correlacionales”: ¿término correcto. *Revista Médica de Chile*, 149(9), 1382–1384. <https://doi.org/10.4067/S0034-98872021000901383>
- Otoniel, P., Salazar, M., Enrique, C., & Escobedo, U. (2023). La autopuesta en peligro en delitos culposos por accidente de tránsito y la responsabilidad penal, Perú 2023. *Ciencia Latina*, 1–17. https://ciencialatina.org/index.php/cienciala/article/download/6902/10496?inline=1&utm_source=
- PAHO. (2025). *New PAHO Report on Road Safety Highlights Slow and Uneven Progress in Reducing Traffic Deaths in the Americas*. Paho.Org. https://www.paho.org/en/news/22-1-2025-new-paho-report-road-safety-highlights-slow-and-uneven-progress-reducing-traffic?utm_source=
- Palomo, J. (2021). *Delitos contra la seguridad vial. Derecho penal, criminología y política criminal* [Universidad de Valladolid]. https://uvadoc.uva.es/bitstream/handle/10324/47885/TFG-D_01186.pdf?sequence=1&utm_source=chatgpt.com
- Pinto, J. (2023). Efecto disuasorio del enjuiciamiento rápido: un estudio en el País Vasco. *Revista Misión Jurídica*, 16(24), 43–70.

https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/9054752.pdf?utm_source=

Pita, D., & Bravo, E. (2024). Análisis de la responsabilidad civil en accidentes de tránsito y su reparación integral efectiva. *Digital Publisher* 593, 5, 329–338.

<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=9695748>

Plataforma Digital Única del Estado Peruano. (2024a). *Accidentes de tránsito*. Gob.Pe.

https://www.gob.pe/26039-accidentes-de-transito?utm_source=

Plataforma Digital Única del Estado Peruano. (2024b). *Función de la Fiscalía en los accidentes de tránsito*. Gob.Pe.

[https://www.gob.pe/26040-funcion-de-la-fiscalia-en-los-accidentes-de-transito?utm_sour
ce=](https://www.gob.pe/26040-funcion-de-la-fiscalia-en-los-accidentes-de-transito?utm_source=)

Quispe, Y. (2025). *Factores que inciden en el incumplimiento de las normas de tránsito en el distrito de llave* [Universidad Privada San Carlos].

<https://repositorio.upsc.edu.pe/handle/UPSC/1288>

Renojo, R. (2024). *Causas del Incremento de accidentes de tránsito en la provincia de Yauli – Oroya y su relación con el delito de homicidio culposo agravado, 2024* [Universidad Continental].

[https://repositorio.continental.edu.pe/backend/api/core/bitstreams/51b0c106-d6a6-4204-
bb61-bce25785b913/content](https://repositorio.continental.edu.pe/backend/api/core/bitstreams/51b0c106-d6a6-4204-bb61-bce25785b913/content)

Sabino, C. (1992). *El proceso de investigación* (Panapo (ed.)). Editorial Panamericana.

Wikipedia. (2025). *Impunidad*. Wikipedia.Org.

https://es.wikipedia.org/wiki/Impunidad?utm_source=

Wikipedia. (2026). *Seguridad vial*. Wikipedia.Org.

https://es.wikipedia.org/wiki/Seguridad_vial?utm_source=

ANEXOS

Anexo 01: Matriz de consistencia

Título: Paradoja de la seguridad vial: incremento de accidentes y ausencia de sanción penal efectiva, ciudad de Puno 2025			
Problemas	Objetivos	Hipótesis	VARIABLES
General	General	General	Metodología
¿Cuál es la relación entre la ausencia de sanción penal efectiva y el incremento de accidentes de tránsito, ciudad de Puno 2025? En	Determinar la relación entre la ausencia de sanción penal efectiva y el incremento de accidentes de tránsito, ciudad de Puno 2025.	Existe una relación significativa entre la ausencia de sanción penal efectiva y el incremento de accidentes de tránsito, ciudad de Puno 2025.	V1: Ausencia de sanción penal efectiva D1: Aplicación de la sanción penal D2: Celeridad procesal D3: Decisiones fiscales y judiciales D4: Percepción de impunidad
Específicos ¿Cuál es el nivel de sanción penal efectiva en los procesos por delitos de tránsito, ciudad de Puno 2025?	Específicos Describir el nivel de sanción penal efectiva en los procesos por delitos de tránsito, ciudad de Puno 2025.	Específicos Existe un nivel medio de sanción penal efectiva en los procesos por delitos de tránsito, ciudad de Puno 2025.	V2: Incremento de accidentes de tránsito D1: Frecuencia de accidentes D2: gravedad de los accidentes D3: Conductas de riesgo D4: Prevención vial
¿Cuál es el nivel de incremento de los accidentes de tránsito, ciudad de Puno 2025?	Identificar el nivel de incremento de los accidentes de tránsito, ciudad de Puno 2025.	Existe un alto nivel de incremento de los accidentes de tránsito, ciudad de Puno 2025.	Enfoque: cuantitativo Método: descriptivo correlacional Tipo: básico Nivel: correlacional Diseño: no experimental – transversal Población: Abogados Muestra: 40 Abogados litigantes en materia penal-tránsito Muestreo: por conveniencia Técnica: encuesta Instrumento: cuestionario Likert Prueba de hipótesis: rho de spearman, previa prueba de normalidad
¿Existe relación entre la sanción penal efectiva y los accidentes de tránsito, ciudad de Puno 2025?	Analizar la relación entre la sanción penal efectiva y los accidentes de tránsito, ciudad de Puno 2025.	Existe una relación significativa entre la sanción penal efectiva y los accidentes de tránsito, ciudad de Puno 2025.	

Anexo 02: Matriz instrumental

Variables	Dimensiones	Indicadores	Ítems	Valores
V1: Ausencia de sanción penal efectiva	Aplicación de la sanción penal	Tipo de sanción impuesta	1. La sanción penal aplicada en los delitos de tránsito es proporcional a la gravedad del hecho.	a) Nunca b) Casi nunca c) A veces d) Casi siempre e) Siempre
		Severidad de la sanción	2. Las sanciones penales impuestas en delitos de tránsito resultan disuasivas.	
	Celeridad procesal	Duración del proceso penal	3. Los procesos penales por delitos de tránsito se resuelven en plazos razonables.	
		Oportunidad de la sanción	4. La demora procesal afecta la eficacia de la sanción penal.	
	Decisiones fiscales y judiciales	Archivo de procesos	5. Los archivos fiscales son frecuentes en delitos de tránsito.	
		Resoluciones judiciales	6. Las resoluciones judiciales contribuyen a una sanción penal efectiva.	
	Percepción de impunidad	Sensación de impunidad	7. Existe impunidad en los delitos de tránsito.	
		Confianza en el sistema penal	8. La falta de sanción penal genera desconfianza en el sistema de justicia.	

		9. En los últimos años se ha incrementado el número de accidentes de tránsito.	a) Nunca b) Casi nunca c) A veces d) Casi siempre e) Siempre
Frecuencia de accidentes	Aumento de casos	10. Los accidentes de tránsito son recurrentes en la ciudad.	
	Continuidad de accidentes	11. Los accidentes de tránsito generan lesiones graves con frecuencia.	
	Lesiones	12. Los accidentes de tránsito ocasionan pérdidas humanas de manera constante.	
	Fallecimientos	13. El consumo de alcohol es una causa frecuente de accidentes de tránsito.	
	Consumo de alcohol	14. El exceso de velocidad incrementa los accidentes de tránsito.	
	Exceso de velocidad	15. La sanción penal influye en la prevención de accidentes de tránsito.	
	Efecto disuasivo		
V2: Incremento de accidentes de tránsito	Gravedad de los accidentes		
	Fallecimientos		
	Consumo de alcohol		
	Exceso de velocidad		
	Efecto disuasivo		
	Prevencción vial		

Anexo 03: Instrumento de recolección de datos

UNIVERSIDAD PRIVADA SAN CARLOS

CUESTIONARIO SOBRE LA AUSENCIA DE SANCIÓN PENAL EFECTIVA Y EL INCREMENTO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

Objetivo: Recopilar información para analizar la relación entre la sanción penal efectiva y los accidentes de tránsito en la ciudad de Puno, 2025.

Instrucciones: Lea atentamente cada enunciado y marque con una (X) la alternativa que mejor represente su opinión. No existen respuestas correctas o incorrectas; responda con sinceridad.

01 La sanción penal aplicada en los delitos de tránsito es proporcional a la gravedad del hecho.

- a) Nunca. b) Casi nunca c) A veces d) Casi siempre e) Siempre

02 Las sanciones penales impuestas en delitos de tránsito resultan disuasivas.

- a) Nunca. b) Casi nunca c) A veces d) Casi siempre e) Siempre

03 Los procesos penales por delitos de tránsito se resuelven en plazos razonables.

- a) Nunca. b) Casi nunca c) A veces d) Casi siempre e) Siempre

04 La demora procesal afecta la eficacia de la sanción penal.

- a) Nunca. b) Casi nunca c) A veces d) Casi siempre e) Siempre

05 Los archivos fiscales son frecuentes en delitos de tránsito.

- a) Nunca. b) Casi nunca c) A veces d) Casi siempre e) Siempre

06 Las resoluciones judiciales contribuyen a una sanción penal efectiva.

- a) Nunca. b) Casi nunca c) A veces d) Casi siempre e) Siempre

07 Existe impunidad en los delitos de tránsito.

a) Nunca. b) Casi nunca c) A veces d) Casi siempre e) Siempre

08 La falta de sanción penal genera desconfianza en el sistema de justicia.

a) Nunca. b) Casi nunca c) A veces d) Casi siempre e) Siempre

09 En los últimos años se ha incrementado el número de accidentes de tránsito.

a) Nunca. b) Casi nunca c) A veces d) Casi siempre e) Siempre

10 Los accidentes de tránsito son recurrentes en la ciudad.

a) Nunca. b) Casi nunca c) A veces d) Casi siempre e) Siempre

11 Los accidentes de tránsito generan lesiones graves con frecuencia.

a) Nunca. b) Casi nunca c) A veces d) Casi siempre e) Siempre

12 Los accidentes de tránsito ocasionan pérdidas humanas de manera constante.

a) Nunca. b) Casi nunca c) A veces d) Casi siempre e) Siempre

13 El consumo de alcohol es una causa frecuente de accidentes de tránsito.

a) Nunca. b) Casi nunca c) A veces d) Casi siempre e) Siempre

14 El exceso de velocidad incrementa los accidentes de tránsito.

a) Nunca. b) Casi nunca c) A veces d) Casi siempre e) Siempre

15 La sanción penal influye en la prevención de accidentes de tránsito.

a) Nunca. b) Casi nunca c) A veces d) Casi siempre e) Siempre

Gracias por su colaboración. La información proporcionada será utilizada exclusivamente con fines académicos y de investigación.

Anexo 04: Matriz de datos SPSS

Sin thulo1 (4).sav [ConjuntoDatos1] - IBM SPSS Statistics Editor de datos

Archivo Editar Ver Datos Transformar Analizar Símbolos Unidades Ampliaciones Ventana Ayuda

Visible: 17 de 17 variables

	p1	p2	p3	p4	p5	p6	p7	p8	p9	p10	p11	p12	p13	p14	p15	Y1	Y2	VBR	VBR	VBR
1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	2	5	1	1	2	9	13			
2	1	2	2	2	2	2	2	1	2	2	2	5	1	2	2	2	14			
3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	5	2	2	2	16	17			
4	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	2	2	2	16	13			
5	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	3	17	14			
6	2	2	2	3	3	3	2	3	3	2	3	2	2	3	3	20	18			
7	2	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	2	3	3	3	22	20			
8	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	24	20			
9	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	24	22			
10	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	25	23			
11	3	3	3	3	4	3	3	3	4	3	3	3	3	3	4	25	23			
12	3	3	3	3	4	3	3	3	4	3	3	3	3	3	4	26	24			
13	3	3	3	4	4	4	3	3	4	3	4	3	3	3	4	26	24			
14	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	29	25			
15	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	31	27			
16	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	32	28			
17	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	32	28			
18	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	32	28			
19	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	32	28			
20	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	32	28			
21	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	32	28			
22	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	32	28			
23	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	32	28			
24	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	32	28			
25	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	32	28			
26	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	32	28			
27	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	32	28			
28	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	32	28			
29	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	32	28			
30	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	32	28			
31	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	32	28			
32	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	32	28			
33	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	32	28			
34	4	4	4	4	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	33	28			
35	4	4	4	4	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	33	29			
36	4	5	4	4	5	4	4	4	4	5	4	4	4	4	5	34	30			
37	4	5	4	4	5	4	4	5	4	4	5	4	4	4	5	35	31			

Vista de datos Vista de variables

IBM SPSS Statistics Procesador está listo Unicode ON