



**UNIVERSIDAD ANDINA**

**NÉSTOR CÁCERES VELÁSQUEZ**

**FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS**

**ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO**



**DELITO DE EXPOSICIÓN O ABANDONO DE PERSONAS EN  
SITUACIÓN DE PELIGRO POR DEFICIENCIAS EN EL  
SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO Y  
OMISIÓN DE FISCALIZACIÓN, JULIACA 2024**

**TESIS PRESENTADA POR:**

**Bach. NICOL YURITSI ACHATA ARAPA**

**PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE:**

**ABOGADA**

**JULIACA – PERÚ**

**2025**



**UNIVERSIDAD ANDINA**

**NÉSTOR CÁCERES VELÁSQUEZ**

**FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS**

**ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO**

**DELITO DE EXPOSICIÓN O ABANDONO DE PERSONAS EN  
SITUACIÓN DE PELIGRO POR DEFICIENCIAS EN EL  
SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO Y  
OMISIÓN DE FISCALIZACIÓN, JULIACA 2024**

**TESIS PRESENTADA POR:**

**Bach. NICOL YURITSI ACHATA ARAPA**

**PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE:**

**ABOGADA**

**APROBADA POR EL JURADO REVISOR:**

**PRESIDENTE DEL JURADO:**

  
\_\_\_\_\_  
Dr. JOSE DOMINGO CHOQUEHUANCA CALSINA

**PRIMER MIEMBRO**

:

  
\_\_\_\_\_  
Dr. HUGO NEPTALI CAVERO AYBAR

**SEGUNDO MIEMBRO**

:

  
\_\_\_\_\_  
Mgtr. LUIS CHAYÑA AGUILAR

**ASESOR DE TESIS**

:

  
\_\_\_\_\_  
Dr. WALTHER MARCELINO NIETO PORTOCARRERO

**LÍNEA DE INVESTIGACIÓN :**

**DERECHO PÚBLICO – P05**



### RESOLUCIÓN N° 00278-2025-D/FCJP-UANCV

*Juliaca, 17 de noviembre de 2025.*

**Vistos:** El expediente, **2025-C-6666** presentado por la Bachiller en Derecho **Srta. NICOL YURITSI ACHATA ARAPA**, quien solicita nominación de jurados, fecha y hora para rendir el examen de sustentación de borrador de tesis denominado: **DELITO DE EXPOSICIÓN O ABANDONO DE PERSONAS EN SITUACIÓN DE PELIGRO POR DEFICIENCIAS EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO Y OMISIÓN DE FISCALIZACIÓN, JULIACA 2024**, línea de investigación: **DERECHO PÚBLICO - P05**, para optar el Título Profesional de **ABOGADA** y;

### CONSIDERANDO:

Que, de conformidad al Reglamento de Grados y Títulos de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas, Escuela Profesional de Derecho, concordante con el Reglamento General de Grados y Títulos de la UANCV, es procedente acceder a la petición del interesado.

**Y estando**, la opinión favorable del Director de la Unidad de Investigación y el Decano de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas y las atribuciones que confiere el artículo 28° del Reglamento Interno de Trabajo de Investigación Conducente a Grados y Títulos, Resolución N° 0294-2023-UANCV-CU-R.

### RESUELVE:

**Primero.- DECLARAR APTO** el informe final de la investigación (Borrador de Tesis), por tanto debe señalarse lugar, día y hora para la sustentación del borrador de tesis, en forma presencial, presentado por la Bach. **Srta. NICOL YURITSI ACHATA ARAPA**, para optar el Título Profesional de **ABOGADA**, el mismo que se llevará a cabo el próximo **jueves, 27 de Noviembre de 2025 a las 8:00:00 AM.** lugar **SALA DE REUNIONES CENTRO COMERCIAL N° 2 3er PISO - JULIACA.**

**Segundo.- Designar** como Jurados, para la evaluación del examen de sustentación de tesis referido, Integrado por los siguientes docentes:

**Presidente del jurado** : Dr. JOSE DOMINGO CHOQUEHUANCA CALCINA

**Primer miembro** : Dr. HUGO NEPTALI CAVERO AYBAR

**Segundo miembro** : Mgtr. LUIS CHAYÑA AGUILAR

### ASESOR:

Dr. WALTHER MARCELINO NIETO PORTOCARRERO

**Tercero.-** La Comisión de Grados y Títulos de la Facultad, Secretaria Académica y Administrativa quedan encargadas del cumplimiento de la presente resolución.

Regístrese, comuníquese y archívese.

**DISTRIBUCIÓN:**  
DECANATURA FCJP, INTERESADO.  
ARCH. FCJP/FCP



UNIVERSIDAD ANDINA  
"NÉSTOR CÁCERES VELÁSQUEZ"  
DIRECCIÓN DE INVESTIGACIÓN Y CALIDAD  
DECANO



### RESOLUCIÓN N° 0576-2024-UI-FCJP-UANCV-J

Juliaca, 22 de septiembre de 2025

#### VISTOS:

El Expediente: 2025-C-4012 de fecha 15 de septiembre de 2025, presentado por la Bach. NICOL YURITSI ACHATA ARAPA, quien solicita Revisión del Informe Final de la Investigación (borrador de Tesis) y el Anexo (04 o 05) "Ficha de Opinión del Informe Final de la Investigación (borrador de Tesis)" que fue revisada por el Comité de Investigación de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas, Escuela Profesional de Derecho.

#### CONSIDERANDO:

Que, las Unidades de Investigación son unidades académicas que agrupan a docentes y estudiantes de diversas disciplinas, en razón del desarrollo de investigación científica, tecnológica y humanista de acuerdo al Estatuto Universitario Modificado 2020 de nuestra primera Casa Superior de Estudios.

Que, la Bach. NICOL YURITSI ACHATA ARAPA, quien solicita la revisión del Informe Final de la Investigación (borrador de Tesis) del tema titulado: **DELITO DE EXPOSICIÓN O ABANDONO DE PERSONAS EN SITUACIÓN DE PELIGRO POR DEFICIENCIAS EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO Y OMISIÓN DE FISCALIZACIÓN, JULIACA 2024**, línea de investigación: **DERECHO PÚBLICO - P05**, conducente para optar el Título profesional de **ABOGADA**.

Que, al haberse cumplido con los requisitos exigidos por el Reglamento Interno de Trabajo de Investigación Conducente a Grados y Títulos plasmado en la Resolución N° 0294-2023-UANCV-CU-R.

Que, el Comité de Investigación emitió su opinión favorable al Informe Final de la Investigación (borrador de Tesis).

Que, el Director de la Unidad de Investigación de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas, Escuela Profesional de Derecho, corroboró el asesoramiento en el Informe Final de la Investigación (borrador de Tesis) del ASESOR Dr. WALTHER MARCELINO NIETO PORTOCARRERO,

Estando, la opinión favorable del comité de Investigación, en concordancia con el Reglamento Interno de Trabajo de Investigación Conducente a Grados y Títulos Resolución N° 0294-2023-UANCV-CU-R, de conformidad a lo que establece la Ley Universitaria N° 30220, Ley de Creación de la UANCV N° 23738 y Modificatoria N° 24661 y el Estatuto de la UANCV, que confiere facultades a la unidad de Investigación de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas.

#### SE RESUELVE:

**ARTICULO PRIMERO.- APROBAR Y AUTORIZAR EL INFORME FINAL DE LA INVESTIGACIÓN (BORRADOR DE TESIS) para la REVISIÓN DE SIMILITUD TURNITIN, del tema titulado: DELITO DE EXPOSICIÓN O ABANDONO DE PERSONAS EN SITUACIÓN DE PELIGRO POR DEFICIENCIAS EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO Y OMISIÓN DE FISCALIZACIÓN, JULIACA 2024, presentado por la Bach. NICOL YURITSI ACHATA ARAPA, para optar el Título Profesional de ABOGADA, en virtud de los considerandos expuestos.**

**ARTICULO SEGUNDO.- RATIFICAR, como ASESOR al Dr. WALTHER MARCELINO NIETO PORTOCARRERO.**

**ARTICULO TERCERO.- DISPONER que la facultad, secretarías académicas y administrativas, quedan encargados del cumplimiento de la presente resolución.**

Regístrese, comuníquese y archívese.



UNIVERSIDAD ANDINA "NÉSTOR CÁCERES VELÁSQUEZ"  
Dr. JOSÉ DOMINGO CHOQUEHUANCA CALCINA  
DECANO



UNIVERSIDAD ANDINA "NÉSTOR CÁCERES VELÁSQUEZ"  
Mg. LUIS CHAYNA AGUILAR  
DIRECTOR

DISTRIBUCIÓN:

DECANATURA FCJP, INTERESADO



### RESOLUCIÓN N° 0331-2025-UI-FCJP-UANCV-J

Juliaca, 13 de junio de 2025

#### VISTOS:

El Expediente: **2025-CU-4100** de fecha **05 de junio de 2025**, el cual solicita Revisión de propuesta de Investigación y el **Anexo (02 o 03) "Ficha de Opinión de la Propuesta de Investigación"** que fue revisada por el Comité de Investigación de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas, Escuela Profesional de Derecho.

#### CONSIDERANDO:

**Que**, las Unidades de Investigación son unidades académicas que agrupan a docentes y estudiantes de diversas disciplinas, en razón del desarrollo de investigación científica, tecnológica y humanista de acuerdo al Estatuto Universitario Modificado 2020 de nuestra primera Casa Superior de Estudios.

**Que**, la **Bach. NICOL YURITSI ACHATA ARAPA**, quien solicita la revisión y aprobación de la propuesta de Investigación de **Título: DELITO DE EXPOSICIÓN O ABANDONO DE PERSONAS EN SITUACIÓN DE PELIGRO POR DEFICIENCIAS EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO Y OMISIÓN DE FISCALIZACIÓN, JULIACA 2024**, línea de investigación: **DERECHO PÚBLICO - P05**, conducente para optar el Título profesional de **ABOGADA**.

**Que**, al haberse cumplido con los requisitos exigidos por el Reglamento Interno de Trabajo de Investigación Conducente a Grados y Títulos plasmado en la Resolución N° 0294-2023-UANCV-CU-R.

**Que**, el Comité de Investigación emitió su opinión favorable a la propuesta de investigación.

**Que**, el Director de la Unidad de Investigación de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas, Escuela Profesional de Derecho, corroboro la propuesta del **ASESOR Dr. WALTHER MARCELINO NIETO PORTOCARRERO**, quien debe estar acreditado y facultado para orientar y ayudar al asesorado en el proceso de elaboración del trabajo de investigación (Tesis) de acuerdo a la **DIRECTIVA N° 004-2019-UANCV-VRAD-OI**; y,

**Estando**, la opinión favorable del comité de Investigación, en concordancia con el Reglamento Interno de Trabajo de Investigación Conducente a Grados y Títulos Resolución N° 0294-2023-UANCV-CU-R, de conformidad a lo que establece la Ley Universitaria N° 30220, Ley de Creación de la UANCV N° 23738 y Modificatoria N° 24661 y el Estatuto de la UANCV, que confiere facultades a la unidad de Investigación de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas.

#### SE RESUELVE:

**ARTICULO PRIMERO.- APROBAR Y AUTORIZAR LA EJECUCIÓN DE LA PROPUESTA DE INVESTIGACIÓN**, titulado: **DELITO DE EXPOSICIÓN O ABANDONO DE PERSONAS EN SITUACIÓN DE PELIGRO POR DEFICIENCIAS EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO Y OMISIÓN DE FISCALIZACIÓN, JULIACA 2024**, presentado por la **Bach. NICOL YURITSI ACHATA ARAPA**, en virtud de los considerandos expuestos.

**ARTICULO SEGUNDO.- RECONOCER**, como **ASESOR** al **Dr. WALTHER MARCELINO NIETO PORTOCARRERO**.

**ARTICULO TERCERO.- DISPONER** que la facultad, secretarías académicas y administrativas, quedan encargados del cumplimiento de la presente resolución.

Regístrese, comuníquese y archívese.



UNIVERSIDAD ANDINA  
"NÉSTOR CÁCERES VELÁSQUEZ"



UNIVERSIDAD ANDINA  
"NÉSTOR CÁCERES VELÁSQUEZ"

DISTRIBUCIÓN:

DECANATURA FCJP, INTERESADO



## DELITO DE EXPOSICIÓN O ABANDONO DE PERSONAS EN SITUACIÓN DE PELIGRO POR DEFICIENCIAS EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO Y OMISIÓN DE FISCALIZACIÓN, JULIACA 2024

### INFORME DE ORIGINALIDAD

13%

INDICE DE SIMILITUD

11%

FUENTES DE INTERNET

7%

PUBLICACIONES

8%

TRABAJOS DEL ESTUDIANTE

### FUENTES PRIMARIAS


1	Submitted to Universidad Andina Nestor Caceres Velasquez Trabajo del estudiante	4%
2	repositorio.uancv.edu.pe Fuente de Internet	2%
3	Submitted to Universidad Cesar Vallejo Trabajo del estudiante	1%
4	es.scribd.com Fuente de Internet	<1%
5	repositorio.unu.edu.pe Fuente de Internet	<1%
6	repositorio.unsaac.edu.pe Fuente de Internet	<1%
7	www.researchgate.net Fuente de Internet	<1%
8	cgtpislay-mollendo.blogspot.com Fuente de Internet	<1%
9	repositorio.upsc.edu.pe Fuente de Internet	<1%
10	www.congresooaxaca.gob.mx Fuente de Internet	<1%
	repositorio.unjfsc.edu.pe	



### Metadatos complementarios – UANCV

<b>TITULO</b>	
<b>DELITO DE EXPOSICIÓN O ABANDONO DE PERSONAS EN SITUACIÓN DE PELIGRO POR DEFICIENCIAS EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO Y OMISIÓN DE FISCALIZACIÓN, JULIACA 2024</b>	
<b>Datos de autor</b>	
Nombres y apellidos	NICOL YURITSI ACHATA ARAPA
Tipo de documento de identidad	DNI
Número de documento de identidad	75445860
URL de ORCID	<a href="https://orcid.org/0009-0006-8539-1961">https://orcid.org/0009-0006-8539-1961</a>
<b>Datos de asesor</b>	
Nombres y apellidos	WALTHER MARCELINO NIETO PORTOCARRERO
Tipo de documento de identidad	DNI
Número de documento de identidad	23945399
URL de ORCID	<a href="https://orcid.org/0000-0001-6688-7554">https://orcid.org/0000-0001-6688-7554</a>
<b>Datos del jurado</b>	
<b>Presidente del jurado</b>	
Nombres y apellidos	JOSE DOMINGO CHOQUEHUANCA CALCINA
Tipo de documento	DNI
Número de documento de identidad	02430962
<b>Miembro del jurado 1</b>	
Nombres y apellidos	HUGO NEPTALI CAVERO AYBAR
Tipo de documento	DNI
Número de documento de identidad	01332589
<b>Miembro del jurado 2</b>	
Nombres y apellidos	LUIS CHAYÑA AGUILAR
Tipo de documento	DNI
Número de documento de identidad	02363034



<b>Datos de investigación</b>	
Línea de investigación	Derecho Público - P05
Grupo de investigación	No aplica
Agencia de financiamiento	Sin financiamiento
Ubicación geográfica de la investigación	<p>País: Perú          Departamento: Puno          Provincia: San Román          Distrito: Juliaca          Latitud: -15.5001063          Longitud: -70.1263442  <a href="https://maps.app.goo.gl/ZQ4cYVSoF3DzUfCV6">https://maps.app.goo.gl/ZQ4cYVSoF3DzUfCV6</a></p> 
Año o rango de años en que se realizó la investigación	Junio 2025 – Noviembre 2025
URL de disciplinas OCDE <a href="https://concytec-pe.github.io/Peru-CRIS/vocabularios/ocde_ford.html">https://concytec-pe.github.io/Peru-CRIS/vocabularios/ocde_ford.html</a> - Librería	<p><b>Derecho</b>  <a href="https://purl.org/pe-repo/ocde/ford#5.05.00">https://purl.org/pe-repo/ocde/ford#5.05.00</a></p> <p><b>Derecho</b>  <a href="https://purl.org/pe-repo/ocde/ford#5.05.01">https://purl.org/pe-repo/ocde/ford#5.05.01</a></p>



UNIVERSIDAD ANDINA  
"NESTOR CÁCERES VELÁSQUEZ"

Mg. LUIS CHAYNA AGUILAR  
DIRECTOR (a)  
UNIDAD DE INVESTIGACIÓN  
EAC. Cs. JURÍDICAS Y POLÍTICAS



**DECLARACIÓN DE AUTENTICIDAD Y RESPONSABILIDAD**

Yo, NICOL YURITSI ACHATA ARAPA identificado con DNI Nro. 75445860 en mi condición de egresado de:

- Escuela Profesional**
- Programa de Segunda Especialidad,**
- Programa de Maestría o Doctorado**

**DERECHO**

informo que he elaborado el/la  **Tesis** o  **Trabajo de Investigación,**  **Trabajo Académico** denominada:

**DELITO DE EXPOSICIÓN O ABANDONO DE PERSONAS EN SITUACIÓN DE PELIGRO POR DEFICIENCIAS EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO Y OMISIÓN DE FISCALIZACIÓN, JULIACA 2024**

Asesorado por: **Dr. WALTHER MARCELINO NIETO PORTOCARRERO**

Es un tema original.

Declaro que el presente trabajo de tesis es elaborado por mi persona y **no existe plagio/copia** de ninguna naturaleza, en especial de otro documento de investigación (tesis, revista, texto, congreso, o similar) presentado por persona natural o jurídica alguna ante instituciones académicas, profesionales, de investigación o similares, en el país o en el extranjero.

Dejo constancia que las citas de otros autores han sido debidamente identificadas en el trabajo de investigación, por lo que no asumiré como tuyas las opiniones vertidas por terceros, ya sea de fuentes encontradas en medios escritos, digitales o Internet.

Asimismo, ratifico que soy plenamente consciente de todo el contenido de la tesis y asumo la responsabilidad de cualquier error u omisión en el documento, así como de las connotaciones éticas y legales involucradas.

El incumplimiento de lo declarado da lugar a responsabilidad del declarante, en consecuencia; a través del presente documento asumo frente a terceros, la Universidad Andina Néstor Cáceres Velásquez y/o la Administración Pública toda responsabilidad que pueda derivarse por el trabajo final presentado. Lo señalado incluye responsabilidad pecuniaria incluido el pago de multas u otros por los daños y perjuicios que se ocasionen.

Juliaca, 23 de Diciembre del 2025

FIRMA ASESOR DE TESIS  
Dr. Walther Marcelino Nieto Portocarrero  
DNI: 23945399

FIRMA DE TESISISTA  
Nicol Yuritsi Achata Arapa  
DNI: 75445860



Huella digital





## DEDICATORIA

*Dedicado a la población juliaqueña que vive a diario las deficiencias del transporte público urbano con paciencia y estoicismo. A aquellas personas que desde la vivencia como usuarios/as sienten la necesidad de cambiar la realidad desde la investigación y el compromiso social. Que este trabajo académico sea un grito a las autoridades para que respeten sus derechos y mejoren sus condiciones de movilidad urbana.*

*Nicol Yuritsi Achata Arapa*



## AGRADECIMIENTO

*Agradezco a las instituciones que de una manera u otra me facilitaron información para la realización de este estudio. Esta investigación no solo es un esfuerzo académico, sino un reflejo de la realidad colectiva que necesita ser abordada desde la legalidad y estructura estatal.*

*Nicol Yuritsi Achata Arapa*



## ÍNDICE GENERAL

DEDICATORIA.....	viii
AGRADECIMIENTO.....	ix
RESUMEN.....	xi
ABSTRACT.....	xii
INTRODUCCIÓN.....	xiii

### CAPÍTULO I

#### ASPECTOS GENERALES

1.1. Descripción del problema.....	1
1.2. Formulación del problema.....	2
1.2.1. Problema general.....	2
1.2.2. Problema específico.....	3
1.3. Objetivos de la investigación.....	3
1.3.1. Objetivo general.....	3
1.3.2. Objetivo específico.....	3
1.4. Justificación del estudio.....	3
1.4.1. Justificación teórica.....	3
1.4.2. Justificación práctica.....	4
1.4.3. Justificación metodológica.....	4
1.5. Hipótesis.....	5
1.5.1. Hipótesis general.....	5
1.5.2. Hipótesis específicas.....	5



1.6. Variables .....	5
1.7. Operacionalización de variables .....	6

## CAPITULO II

### MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes del estudio.....	7
2.1.1. <i>A Nivel Internacional</i> .....	7
2.1.2. <i>A Nivel Nacional</i> .....	9
2.1.3. <i>A nivel local</i> .....	10
2.2. Bases teóricas.....	12
2.2.1. <i>Deficiencias en el servicio de transporte público</i> .....	12
2.2.2. <i>Condiciones de los vehículos</i> .....	13
2.2.2.1. Estado técnico-mecánico de las unidades.....	13
2.2.2.2. Cumplimiento de revisiones obligatorias .....	14
2.2.2.3. Disponibilidad de medidas de seguridad.....	15
2.2.3. <i>Conducta de los operadores</i> .....	16
2.2.3.1. Respeto de normas de tránsito.....	17
2.2.3.2. Horas de conducción acumuladas.....	17
2.2.3.3. Consumo de sustancias (alcohol o drogas) durante el servicio .....	18
2.2.4. <i>Fiscalización municipal y policial</i> .....	19
2.2.4.1. Número de operativos de control realizados .....	19
2.2.4.2. Aplicación de sanciones efectivas a las infracciones .....	20
2.2.4.3. Supervisión del cumplimiento de rutas y paraderos.....	21



2.2.5.	<i>Exposición o abandono de personas en situación de peligro</i> .....	22
2.2.6.	<i>Consecuencias jurídico-penales derivadas de la exposición al peligro en el transporte público urbano</i> .....	22
2.2.7.	<i>Sanción a la omisión de socorro en situaciones de peligro</i> .....	23
2.2.8.	<i>Homicidio o lesiones culposas por negligencia técnica</i> .....	23
2.2.9.	<i>Riesgos en el transporte urbano</i> .....	24
2.2.9.1.	<i>Accidentes ocasionados por fallas mecánicas</i> .....	25
2.2.9.2.	<i>Accidentes ocasionados por imprudencia de los conductores</i> .....	26
2.2.9.3.	<i>Frecuencia de incidentes por incumplimiento de normas de seguridad</i> .....	27
2.2.9.4.	<i>Lesiones leves o graves de usuarios</i> .....	27
2.2.10.	<i>Vulneración de derechos de los usuarios</i> .....	28
2.2.10.1.	<i>Percepción de inseguridad al usar transporte público</i> .....	28
2.2.10.2.	<i>Casos reportados de lesiones o daños</i> .....	29
2.2.10.3.	<i>Limitación en el acceso a un servicio seguro</i> .....	30
2.2.11.	<i>Consecuencias en la integridad física y psicológica</i> .....	30
2.2.11.1.	<i>Lesiones leves o graves sufridas por los usuarios</i> .....	31
2.2.11.2.	<i>Pérdida de vidas humanas</i> .....	32
2.2.11.3.	<i>Estrés y temor generado en los usuarios frecuentes</i> .....	32
2.3.	<i>Marco conceptual</i> .....	33
2.3.1.	<i>Transporte público</i> .....	33
2.3.2.	<i>Fiscalización</i> .....	33
2.3.3.	<i>Exposición al peligro</i> .....	33



2.3.4. **Omisión de fiscalización:** ..... 34

2.3.5. **Deficiencias** ..... 34

**CAPITULO III**

**METODOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN**

3.1. **Métodos de investigación**..... 35

3.1.1. **Enfoque** ..... 35

3.1.2. **Método** ..... 35

3.1.3. **Tipo**..... 35

3.1.4. **Nivel**..... 36

3.1.5. **Diseño** ..... 36

3.2. **Ámbito de investigación**..... 36

3.3. **Población y muestra**..... 36

3.3.1. **Población**..... 36

3.3.2. **Muestra** ..... 37

3.4. **Técnicas e instrumentos de recogida de información** ..... 37

3.4.1. **Técnicas**..... 37

3.4.2. **Instrumentos**..... 38

3.5. **Recogida de Datos** ..... 38

3.5.1. **Validación** ..... 38

3.5.2. **Confiabilidad**..... 38



**CAPITULO IV**

**RESULTADOS Y DISCUSIÓN**

**4.1. Presentación de los resultados ..... 39**

**4.2. Análisis e interpretación de los datos ..... 40**

**4.3. Prueba de hipótesis..... 67**

**CONCLUSIONES..... 74**

**RECOMENDACIONES..... 76**

**REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS ..... 78**



## ÍNDICE DE TABLAS

<b>Tabla 1</b> Operacionalización de variables .....	6
Tabla 2 Riesgo técnico y exposición penal en transporte urbano en Juliaca .....	40
Tabla 3 Cumplimiento de las medidas de seguridad en el transporte público urbano .....	43
Tabla 4 <i>Deficiencias mecánicas como delito de exposición al peligro</i> .....	46
Tabla 5 <i>Sanción penal por omitir revisiones técnicas obligatorias</i> .....	47
Tabla 6 <i>Falta de implementos básicos y riesgo penal en transporte</i> .....	49
Tabla 7 <i>Infracciones de tránsito como exposición penal de pasajeros</i> .....	50
Tabla 8 <i>Sobornos de choferes y agravante en exposición al peligro</i> .....	52
Tabla 9 <i>Sobornos a agentes y omisión del deber de protección</i> .....	53
Tabla 10 <i>Falta de fiscalización y riesgo penal en transporte público</i> .....	55
Tabla 11 <i>Accidentes por fallas mecánicas y delito de exposición</i> .....	56
Tabla 12 <i>Imprudencia del conductor y exposición penal de pasajeros</i> .....	58
Tabla 13 <i>Inseguridad de usuarios como vulneración de derechos penales</i> .....	59
Tabla 14 <i>Lesiones de usuarios como evidencia de exposición al peligro</i> .....	61
Tabla 15 <i>Daño psicológico y delito de exposición o abandono</i> .....	62
Tabla 16 <i>Cohecho y riesgo de exposición de usuarios al peligro</i> .....	64
Tabla 17 <i>Impunidad judicial y aumento del riesgo en transporte público</i> .....	65
<b>Tabla 18 Pruebas de Chi-cuadrada</b> .....	67
Tabla 19 Pruebas de Chi-cuadrada.....	68



### ÍNDICE DE FIGURAS

<b>Figura 1</b> Poner en peligro vidas debido a la negligencia .....	12
<b>Figura 2</b> Riesgos Legales del Mantenimiento Deficiente de Vehículos .....	14
<b>Figura 3</b> La falta de seguridad en los vehículos aumenta el riesgo de accidentes. ....	15
<b>Figura 4</b> Conductores de Juliaca sancionados por consumo de sustancias.....	18
<b>Figura 5</b> Cumplimiento de Infracciones de Tráfico en Juliaca 2024 .....	20
<b>Figura 6</b> La falta de supervisión causa accidentes de tránsito .....	21
<b>Figura 7</b> La negligencia técnica causa consecuencias legales .....	24
<b>Figura 8</b> Causas de Accidentes Relacionados con Fallas Mecánicas en Juliaca .....	26
<b>Figura 9</b> La negligencia en el transporte público causa lesiones .....	29
<b>Figura 10</b> Abordando los Impactos Legales y Psicológicos del Transporte Urbano.....	31
<b>Figura 11</b> Estrés y temor generalizados en el transporte urbano de Juliaca .....	33
Figura 12 Riesgo técnico y exposición penal en transporte urbano en Juliaca.....	41
Figura 13 Cumplimiento de las medidas de seguridad en el transporte público urbano .....	44
Figura 14 <i>Deficiencias mecánicas como delito de exposición al peligro</i> .....	46
Figura 15 <i>Sanción penal por omitir revisiones técnicas obligatorias</i> .....	48
Figura 16 <i>Falta de implementos básicos y riesgo penal en transporte</i> .....	49
Figura 17 <i>Infracciones de tránsito como exposición penal de pasajeros</i> .....	51
Figura 18 <i>Sobornos de choferes y agravante en exposición al peligro</i> .....	52
Figura 19 <i>Sobornos a agentes y omisión del deber de protección</i> .....	54
Figura 20 <i>Falta de fiscalización y riesgo penal en transporte público</i> .....	55
Figura 21 <i>Accidentes por fallas mecánicas y delito de exposición</i> .....	57
Figura 22 <i>Imprudencia del conductor y exposición penal de pasajeros</i> .....	58
Figura 23 <i>Inseguridad de usuarios como vulneración de derechos penales</i> .....	60
Figura 24 <i>Lesiones de usuarios como evidencia de exposición al peligro</i> .....	61



Figura 25 <i>Daño psicológico y delito de exposición o abandono</i> .....	63
Figura 26 <i>Cohecho y riesgo de exposición de usuarios al peligro</i> .....	64
Figura 27 <i>Impunidad judicial y aumento del riesgo en transporte público</i> .....	66



## RESUMEN

El presente trabajo tuvo como **objetivo** central establecer la incidencia de las deficiencias del servicio de transporte público urbano y la omisión de fiscalización en la exposición o abandono de personas en situación de peligro en la ciudad de Juliaca durante el año 2024. En cuanto a la **metodología**, la investigación adoptó un enfoque cuantitativo, con un diseño no experimental de corte transversal, orientado a determinar la relación entre la ineficiencia del transporte y la vulneración de derechos fundamentales de los usuarios. La población estuvo conformada por los usuarios del transporte urbano de Juliaca, y mediante un muestreo probabilístico se determinó una muestra representativa de 125 personas, a quienes se aplicó un cuestionario estructurado. Los datos fueron procesados mediante el software estadístico SPSS, empleando la prueba de Chi-cuadrado de Pearson para contrastar la hipótesis general. Los **resultados** evidenciaron que un 46.4 % consideró que las deficiencias técnicas y mecánicas de las unidades vehiculares incrementan el riesgo de accidentes, mientras que un 51.2 % señaló la falta de implementos de seguridad obligatorios y un 52 % manifestó la ausencia de fiscalización efectiva como factores que agravan la inseguridad. Estos hallazgos ponen en evidencia el incumplimiento de las disposiciones del D.S. N.º 017-2009-MTC y la Ley N.º 27181, que exigen garantizar la seguridad del transporte público. En **conclusión**, se estableció que las deficiencias en el servicio y la omisión de fiscalización municipal vulneran derechos fundamentales, especialmente el derecho a la seguridad personal y a la integridad física, reconocidos en el artículo 2 de la Constitución Política del Perú, por lo que se requiere fortalecer la supervisión técnica y legal para asegurar un transporte urbano seguro, eficiente y digno en Juliaca.

**Palabras claves.** Transporte público, fiscalización, exposición al peligro, deficiencias, *omisión de fiscalización.*



## ABSTRACT

The main objective of this study was to determine the impact of urban public transport service deficiencies and the lack of oversight on the exposure or abandonment of people in dangerous situations in the city of Juliaca during the year 2024. Regarding the methodology, the research adopted a quantitative approach, with a non-experimental cross-sectional design, aimed at determining the relationship between transport inefficiency and the violation of users' fundamental rights. The population consisted of urban transport users in Juliaca, and through probability sampling, a representative sample of 125 people was determined, to whom a structured questionnaire was administered. The data were processed using SPSS statistical software, employing Pearson's Chi-square test to test the general hypothesis. The results showed that 46.4% considered that the technical and mechanical deficiencies of vehicle units increase the risk of accidents, while 51.2% cited the lack of mandatory safety equipment and 52% cited the lack of effective oversight as factors that aggravate insecurity. These findings highlight the failure to comply with the provisions of Supreme Decree No. 017-2009-MTC and Law No. 27181, which require guaranteeing the safety of public transportation. In conclusion, it was established that the deficiencies in service and the lack of municipal oversight violate fundamental rights, especially the right to personal safety and physical integrity, recognized in Article 2 of the Peruvian Political Constitution. Therefore, it is necessary to strengthen technical and legal oversight to ensure safe, efficient, and decent urban transportation in Juliaca.

**Keywords:** Public transportation, oversight, exposure to danger, deficiencies, oversight failure.



## INTRODUCCIÓN

La seguridad y la integridad de los ciudadanos constituyen pilares fundamentales del Estado de derecho, garantizando el ejercicio pleno de los derechos humanos y la protección frente a situaciones de riesgo en el espacio urbano. En este contexto, el transporte público urbano se configura como un servicio esencial, cuya correcta prestación asegura la movilidad segura y eficiente de la población, facilitando el acceso a bienes, servicios y oportunidades económicas y sociales. Sin embargo, en la ciudad de Juliaca, durante el año 2024, se ha observado una situación de riesgo creciente para los usuarios, producto de deficiencias en la prestación del servicio de transporte público y la omisión de fiscalización por parte de las autoridades competentes, constituyendo un desafío relevante para la protección de la seguridad ciudadana y la integridad física de los usuarios.

Las deficiencias en el servicio se reflejan en la falta de cumplimiento de estándares operativos, técnicos y legales en la prestación del transporte, mientras que la ausencia de supervisión efectiva por parte de las autoridades contribuye a la exposición de las personas a accidentes, lesiones o vulneración de derechos fundamentales durante su desplazamiento. Esta problemática adquiere relevancia jurídica y social, pues la omisión de fiscalización y las fallas en el servicio generan responsabilidades administrativas, civiles y penales para operadores y autoridades, afectando directamente la protección de la ciudadanía.

La presente investigación, titulada "Situación de peligro por deficiencias en el servicio de transporte público urbano y omisión de fiscalización, Juliaca 2024", se desarrolla con el objetivo de analizar cómo las falencias en el transporte público y la ausencia de control afectan la seguridad de los usuarios. Su relevancia radica en contribuir al diseño de políticas públicas más eficaces y mecanismos de supervisión que aseguren la prestación de un servicio seguro y



cumplan con las obligaciones legales de protección de la ciudadanía, fortaleciendo la prevención de riesgos y la garantía de derechos fundamentales.

En términos específicos, la investigación busca:

Determinar la relación entre las características de los vehículos y el riesgo al que están expuestos los usuarios en Juliaca 2024. Analizar cómo la falta de fiscalización influye en la violación del derecho a la seguridad de los ciudadanos en Juliaca 2024.

Para alcanzar los objetivos planteados, el estudio se desarrolló bajo el paradigma positivista, utilizando el método hipotético-deductivo, con diseño no experimental transversal y nivel explicativo, aplicando técnicas de recolección de datos mediante cuestionarios validados y confiables.

El trabajo de investigación se estructura en cuatro capítulos, cada uno abordado con soporte teórico y estadístico. El Capítulo I comprende la descripción del problema, formulación, objetivos, justificación, hipótesis, identificación de factores y su operacionalización. El Capítulo II, denominado marco teórico, incluye antecedentes del estudio, bases teóricas y marco conceptual. El Capítulo III, metodología de investigación, desarrolla el paradigma, método, diseño, población y muestra, así como técnicas e instrumentos para la recolección de información. Finalmente, el Capítulo IV, resultados y discusión, presenta el análisis, interpretación, prueba de hipótesis, discusión de hallazgos, conclusiones y recomendaciones, sustentando de manera integral la comprensión de la situación de peligro derivada de las deficiencias en el transporte público urbano y la omisión de fiscalización en Juliaca.



## CAPÍTULO I

### ASPECTOS GENERALES

#### 1.1. Descripción del problema

Es ya reconocido que es uno de los puntos más débiles de la seguridad ciudadana actual. De estudio de L. Cadena (2022) alerta que La falta de control estatal y la ausencia de fiscalización son comunes en diversos ordenamientos jurídicos, ya que dejan entrever una desconexión entre la regulación internacional de movilidad segura y la realidad en las vías. El derecho penal está abriéndose paso para tipificar la exposición al peligro por malos servicios públicos, no como meras infracciones administrativas, sino como delitos por omisión impropia. En este contexto mundial la investigación se introduce como una contribución para analizar cómo la falta de fiscalización no es un problema aislado, sino un fenómeno transnacional que vulnera los derechos fundamentales de los usuarios ante operadores negligentes.

En el caso peruano, el problema alcanza matices más complejos, ya que por lo referido por Hu (2021), más del 70% no cumplen con las condiciones técnicas que exige el Reglamento Nacional de Vehículos. A esto se añade la poca fiscalización municipal y policial, que de acuerdo con la Defensoría del Pueblo (2023) crea una tolerancia estructural con vehículos en estado deplorable. Desde la perspectiva legal, el artículo 126 del Código Penal tipifica el delito de exposición y abandono de personas en peligro y el



artículo 377 castiga la omisión de deberes funcionales, creando un marco legal que exige vincular la falla técnica con la omisión estatal. Sin embargo, la doctrina nacional (Quispe, 2021; Cárdenas, 2022) indica que en el Perú faltan estudios que aborden esta relación entre transporte público malo y responsabilidad penal de las autoridades. De este modo, la investigación no sólo pretende retratar la precariedad, sino mostrar cómo la falta de control se traduce en una violación flagrante de la seguridad ciudadana y los derechos humano.

En Juliaca, ciudad con un crecimiento urbano desordenado y grandes deficiencias en los servicios básicos, el transporte urbano es un punto crítico de riesgo. Por otro lado, León et al. (2022) demuestran que más del 60% se asocian a fallas mecánicas o imprudencia de conductores. Las municipalidades provinciales de El Collao y San Román han sido cuestionadas en reiteradas oportunidades por la Contraloría (2022-2023) por no realizar operativos eficaces de fiscalización. Desde el punto de vista penal, dicha omisión no es baladí: supone un supuesto de incumplimiento de deberes de garante, ya que las autoridades tienen el deber jurídico de evitar que los usuarios se enfrenten a situaciones de riesgo. La investigación, con año base en 2024, es pertinente porque evidencia cómo la inacción estatal y la precariedad vehicular se articulan en la ciudad para crear un contexto en el que los usuarios no solo tienen accidentes, sino que enfrentan un patrón de violación de derechos fundamentales y de ineficacia de la normativa existente.

## 1.2. Formulación del problema

### 1.2.1. Problema general

**PG:** ¿En qué manera las fallas del servicio de transporte público urbano y la falta de fiscalización influyen en la exposición o abandono de personas en situación de riesgo en la ciudad de Juliaca 2024?



## 1.2.2. *Problema específico*

**PE1:** ¿Cómo la forma las características de los vehículos influyen a los riesgos al que están expuestos los usuarios en Juliaca 2024?

**PE2:** ¿De qué manera la falta de fiscalización afecta los derechos de seguridad de los ciudadanos en Juliaca 2024?

## 1.3. **Objetivos de la investigación**

### 1.3.1. *Objetivo general*

**OG:** Establecer como la incidencia de las fallas del servicio de transporte público urbano y la falta de fiscalización en el abandono de personas expuestas al peligro en la ciudad de Juliaca, en el año 2024.

### 1.3.2. **Objetivo específico**

**OE1:** Determinar la asociación entre las características de los vehículos y el riesgo al que están expuestos los usuarios en Juliaca 2024.

**OE2:** Determinar cómo la falta de fiscalización influye en la violación del derecho a la seguridad de los ciudadanos en Juliaca 2024.

## 1.4. **Justificación del estudio**

### 1.4.1. *Justificación teórica*

La dogmática penal actual ha profundizado en la puesta en peligro, pero no ha analizado suficientemente la conexión entre fallas estructurales del transporte público y falta de fiscalización como creadoras de responsabilidad penal. En la doctrina penal peruana posterior al 2020 se nota un vacío al interpretar la relación del art. 126 del C.P. (exposición o abandono de personas en peligro) con las obligaciones de control que tienen las autoridades municipales y policiales. La investigación planteada viene a realizar una aportación teórica, ya que en ella se enlazan la responsabilidad omisiva y la seguridad vial urbana, creando un campo de estudio en el que se entremezclan la



teoría del delito, el derecho administrativo sancionador y la política criminal. El estudio no sólo profundiza en el marco conceptual, sino que también evidencia la insuficiencia de los modelos doctrinales actuales, proporcionando nuevas herramientas interpretativas para abordar una realidad fáctica cada vez más compleja.

#### **1.4.2. Justificación práctica**

Se justifica en la capacidad de convertir un problema social recurrente en material normativo y político. Los habitantes de Juliaca, como en muchas ciudades del país, están sometidos a diario a un transporte público con vehículos en mal estado y con poco control estatal que aumenta el riesgo de accidentes, muertes y, sobre todo, desamparo legal. La importancia de este estudio es proporcionar evidencia empírica para que los operadores de justicia, municipalidades y organismos fiscalizadores puedan tomar decisiones con base en criterios técnicos y jurídicos. Además, sus hallazgos pueden informar nuevas estrategias de control vehicular, fortalecer los mecanismos de sanción administrativa y aclarar la responsabilidad penal de los funcionarios que no cumplen con su obligación de garantes.

#### **1.4.3. Justificación metodológica**

El diseño transversal es útil para describir el fenómeno en un momento específico, lo que proporciona una visión general y confiable del problema en Juliaca. La realización de encuestas y registros estadísticos garantiza la obtención de datos verificables, y el análisis cuantitativo permite establecer la magnitud y dirección de las relaciones hipotetizadas. De este modo, el andamiaje metodológico no solo respalda la cientificidad del estudio, sino que se convierte en una herramienta de legitimidad académica, necesaria para proponer mejoras legislativas y de política criminal.



## 1.5. Hipótesis

### 1.5.1. *Hipótesis general*

**HG:** Las deficiencias en el servicio de transporte público urbano y la omisión de fiscalización inciden significativamente en la exposición o abandono de personas en situación de peligro en la ciudad de Juliaca durante el año 2024.

### 1.5.2. *Hipótesis específicas*

**HE1:** Las deficientes condiciones de los vehículos incrementan el riesgo de exposición de los usuarios a situaciones de peligro en Juliaca 2024.

**HE2:** La falta de fiscalización efectiva vulnera los derechos de seguridad de los usuarios en Juliaca 2024.

## 1.6. Variables

### 1.6.1. Variable independiente

Deficiencias en el servicio de transporte público.

### 1.6.2. Variable dependiente

Exposición o abandono de personas en situación de peligro.

## 1.7. Operacionalización de variables

**Tabla 1****Operacionalización de variables**

<i>Variable</i>	<i>Dimensión</i>	<i>Indicador</i>	
<i>1. Variable Independiente: Deficiencias en el servicio de transporte público</i>	<i>1.1. Condiciones de los vehículos</i>	<i>1.1.1. Estado técnico-mecánico de las unidades</i>	
		<i>1.1.2. Cumplimiento de revisiones obligatorias</i>	
		<i>1.1.3. Disponibilidad de medidas de seguridad</i>	
	<i>1.2. Conducta de los operadores</i>	<i>1.2.1. Respeto de normas de tránsito</i>	
		<i>1.2.2. Horas de conducción acumuladas</i>	
		<i>1.2.3. Consumo de sustancias durante el servicio</i>	
	<i>1.3. Fiscalización municipal y policial</i>	<i>1.3.1. Número de operativos de control realizados</i>	
		<i>1.3.2. Aplicación de sanciones efectivas a las infracciones</i>	
		<i>1.3.3. Supervisión del cumplimiento de rutas y paraderos</i>	
	<i>2. Variable Dependiente: Exposición o abandono de personas en situación de peligro</i>	<i>2.1. Consecuencias jurídico-penales</i>	<i>2.1.1. Sanciona la omisión de socorro en situaciones de peligro</i>
			<i>2.1.2. Homicidio o lesiones culposas por negligencia técnica</i>
			<i>2.2.1. Accidentes ocasionados por fallas mecánicas</i>
<i>2.2.2. Accidentes ocasionados por imprudencia de los conductores</i>			
<i>2.2. Riesgos en el transporte urbano</i>		<i>2.2.3. Frecuencia de incidentes por incumplimiento de normas de seguridad</i>	
		<i>2.2.4. Lesiones leves o graves de usuarios</i>	
		<i>2.3. Vulneración de derechos de los usuarios</i>	<i>2.3.1. Percepción de inseguridad al usar transporte público</i>
			<i>2.3.2. Casos reportados de lesiones o daños</i>
<i>2.3.3. Limitación en el acceso a un servicio seguro</i>			
<i>2.4. Consecuencias en la integridad física y psicológica</i>		<i>2.4.1. Lesiones leves o graves sufridas por los usuarios</i>	
		<i>2.4.2. Pérdida de vidas humanas</i>	
		<i>2.4.3. Estrés y temor generado en los usuarios frecuentes</i>	

*Nota: La presente tabla detalla las variables centrales del estudio, organizadas en dimensiones e indicadores que permiten un análisis preciso de la problemática investigada.*



## CAPITULO II

### MARCO TEÓRICO

#### 2.1. Antecedentes del estudio

##### 2.1.1. *A Nivel Internacional*

La tesis de León et al. (2022), en la que tuvo como objetivo determinar el impacto de enumerar situaciones inseguras experimentadas por diferentes géneros en Tunja, Colombia. La metodología correlacional, aplicada a una muestra representativa de mujeres y hombres, profundiza para descubrir patrones de comportamiento. Hay una brecha significativa en los hallazgos. Mientras que el 5.9% de los hombres experimentan un alto sentido de inseguridad, el 36.7% de las mujeres reportan un alto sentido de inseguridad. Al enfrentarse a paradas de autobús completamente llenas, por ejemplo, las mujeres tienen muchas más probabilidades de sentirse totalmente inseguras, mientras que los hombres tienen más probabilidades de sentirse bastante seguros. En consecuencia, el 54.84% de las mujeres trata de evitar el transporte público, mientras que el 65.35% de los hombres continúa usando el transporte público.

La investigación de Hu (2021), buscó conocer los seis principios de Montreal impactan en la seguridad espacial y la percepción humana. La metodología correlacional, que analiza factores urbanos y sensación de seguridad, relaciona diseño y vivencia amedrentadas en las ciudades y ven restringida su movilidad, especialmente



de noche. Por otro lado el 92% de sus leyes municipales, las auditorías sobre el terreno muestran que las zonas mono funcionales carecen de vitalidad, visibilidad y dotación, intensificando los miedos y desaprovechando el espacio urbano para el 80,6% de las actuaciones programadas. Esta mirada integral es clave para una ciudad justa.

La tesis desarrollada por Cadena (2022), buscó revelar las realidades y utopías. La metodología correlacional, analizando la historia y el derecho internacional, revela un problema mundial. viven con una discapacidad y aún existen barreras físicas como falta de rampas o. Mientras que en países desarrollados se dan pasos, en otros la accesibilidad total sigue siendo una utopía por la falta de programas efectivos y personal capacitado para hacer realidad la transformación de la movilidad.

Otros autores como Ayala et al., (2024), el objetivo planteado el cual buscó autobuses urbanos de Tulcán. La metodología correlacional, que busca establecer la relación entre criminalidad y opinión pública, explora las razones de esta preocupación. La violencia e inseguridad en los buses permite robos. A pesar de los informes policiales de incidentes aislados, preocupadas. "Se propone colocar cámaras del ECU 911 y botones de seguridad enlazados directamente para crear un ambiente de confianza para los ciudadanos".

Además Manjarrez (2022), analizar los factores que han incidido en el aumento desmedido del transporte ilegal de pasajeros en la ciudad de Cartagena. La metodología correlacional, que aborda las causas de una demanda insatisfecha, revela un panorama complejo. El 66% de los encuestados utiliza mototaxis, mientras que el 34% opta por plataformas digitales. La accesibilidad y rapidez son las razones principales para el 100% de los usuarios, frente a un mínimo del 2% que lo hace por seguridad. El 72% atribuye la existencia del transporte informal al desempleo, y el 70% a la insuficiencia del transporte público formal.



### 2.1.2. A Nivel Nacional

La tesis presentada por Bellota y Delgado (2021), con el fin de entrelazar la percepción de los usuarios con las características operativas del servicio, fue clave en este estudio. Sus consideró evidenciando problemáticas vehiculares y se observó una correlación significativa, donde el tiempo de viaje y el estado físico del vehículo fueron los factores más influyentes en la percepción de calidad.

La tesis presentada por Ugaz (2023), en conjunción con el análisis dogmático-propositivo, desveló las interconexiones entre la normativa actual y la desprotección. Los resultados concluyen que variables como la edad o el estado de gestación de la víctima son cruciales, proponiendo una ley para tipificar el homicidio de personas vulnerables como agravante. Expertos señalaron que el Artículo 108 es insuficiente y carece de una definición clara de vulnerabilidad. Esta reflexión es vital para entender las implicaciones legales del abandono de individuos en riesgo en el transporte público, sugiriendo una urgencia en la adaptación legislativa.

La tesis presentada por Macedo (2023), incorpora a como sujeto pasivo agravante en el delito de homicidio calificado. La metodología correlacional, enfocada en la fenomenología del derecho, permitió conectar las percepciones jurídicas con la realidad de desprotección. Se concluyó que necesitan esta protección específica debido a su vulnerabilidad y menor capacidad de defensa. Actualmente, el código peruano no sanciona con la severidad necesaria estos crímenes, a diferencia de legislaciones como la francesa y la española, que contemplan agravantes por la edad o condición de discapacidad. Esto resalta una deficiencia que podría manifestarse en el contexto de abandono en servicios de transporte, donde la omisión de fiscalización agrava el riesgo.

Tintaya (2024), cuyo objetivo fue demostrar cómo la ineficacia de las campañas del MIMP repercute en el aumento de la violencia. La metodología correlacional, con

un enfoque empírico mediante encuestas, exploró las conexiones entre las acciones estatales y la percepción ciudadana. Los resultados confirmaron un incremento de la violencia contra adultos mayores entre 2021 y 2022, con un 90% de la población notando esta alza y un 80% percibiendo ineficacia estatal. denuncia, atribuida a la coacción y al desconocimiento de derechos, es generalizada la importancia de la fiscalización y la difusión de derechos en servicios públicos como el transporte, donde la omisión puede exponer a este grupo vulnerable a mayores riesgos.

La tesis presentada por Ponce (2023), empleando la correlación por rangos de Spearman, demostró la intrínseca vinculación entre la gestión revelaron un nivel predominantemente deficiente en la mayormente mala para. Se estableció coeficiente de Spearman Rho de 0.935. Dimensiones como equipamientos y vehículos adaptados fueron calificadas como deficientes. Estos hallazgos son fundamentales al considerar situación de peligro en el transporte público, resaltando la omisión en la fiscalización.

### **2.1.3. A nivel local**

Por otro lado, Ruiz et al. (2021), propuso nuevas regulaciones para salvaguardar a las víctimas. La metodología correlacional, al vincular las deficiencias legales con la persistencia de actos violentos, reveló que un 70.5% de las mujeres ha sufrido maltrato en algún momento. La falta de normatividad específica, como la restricción o trabajo, subraya cómo los vacíos legales exponen a la población vulnerable a situaciones de riesgo y potencial abandono en el sistema de protección, un paralelo preocupante a las falencias en otros servicios públicos.

Martell (2022), determino la situación actual del transporte público urbano en Puno, busca mejorar su integración operativa y conectividad vial. La metodología correlacional, al establecer desarticulación operativa del transporte y la percepción de, destacó la ausencia de propuestas específicas para integrar las modalidades de



transporte. La investigación evidenció una sobreoferta de 984 combis y 3,185 taxis con una organización empresarial-operativa desarticulada. Esta falta de ordenamiento genera inseguridad, informalidad y competencia desleal, creando un ambiente donde los usuarios pueden verse expuestos a peligros por la ineficiencia del servicio, similar a lo que podría ocurrir en otras ciudades.

Casapia (2023), exploró la calidad de la gestión como influye en los resultados operativos y en su percepción del personal, indicando que la gerencia obtuvo una valoración aceptable en general. Sin embargo, la investigación reveló que un 81.13% del personal consideró el control interno como "poco eficiente" y un 84.91% calificó la planificación de la gestión administrativa como "poco eficiente". Estas cifras sugieren una omisión de fiscalización interna que propicia un servicio ineficaz y potencialmente peligroso para los ciudadanos.

Huarcaya (2021), busco patrones más influyentes en el uso del transporte urbano de Puno, utilizando modelos gráficos probabilísticos. La metodología correlacional, a través de redes bayesianas, analizó las interdependencias entre las preferencias de los usuarios y las políticas públicas de transporte, describiendo el sistema como un caos debido a la pésima previsión de políticas de infraestructura vial. Además, un significativo 68% de los encuestados mostró desacuerdo con las políticas de planificación. Este panorama de ineficacia y descontento público ilustra cómo la falta de una fiscalización efectiva y planificación adecuada expone a la población a situaciones de riesgo en su movilidad diaria.

La tesis presentada por Mendoza (2022), concluyó sorprendentemente alguna con la gestión administrativa, con un coeficiente de correlación nula. Adicionalmente, el 81.13% de los trabajadores calificó el control interno como poco eficiente y el 86.79% la gestión administrativa con la misma valoración. Esta disociación fundamental en una

entidad clave augura deficiencias estructurales que podrían conducir a la exposición a peligros y el abandono en el servicio público de transporte.

## 2.2. Bases teóricas

### 2.2.1. Deficiencias en el servicio de transporte público

El fenómeno jurídico de las deficiencias público se manifiesta como una vulneración directa al principio de seguridad ciudadana reconocido en ciudad que cuenta con aproximadamente 310,000 habitantes al 2024, se estima que más del 65 por ciento depende diariamente del transporte público urbano informal, compuesto principalmente por combis y minivanes que operan bajo condiciones precarias. Estas deficiencias no son meramente administrativas, sino que se convierten en factores determinantes exposición o abandono en situación de peligro, ya que la prestación deficitaria constituye una omisión de los deberes de garante que tanto las empresas como el Estado deben cumplir. (Ayala et al., 2024).

#### Figura 1

Poner en peligro vidas debido a la negligencia



*Nota: El problema, entonces, no es únicamente un asunto de ineficacia administrativa, sino un incumplimiento sistemático de los deberes de cuidado que generan responsabilidad tanto de los operadores como de las autoridades que permiten la continuidad del servicio sin condiciones mínimas.*

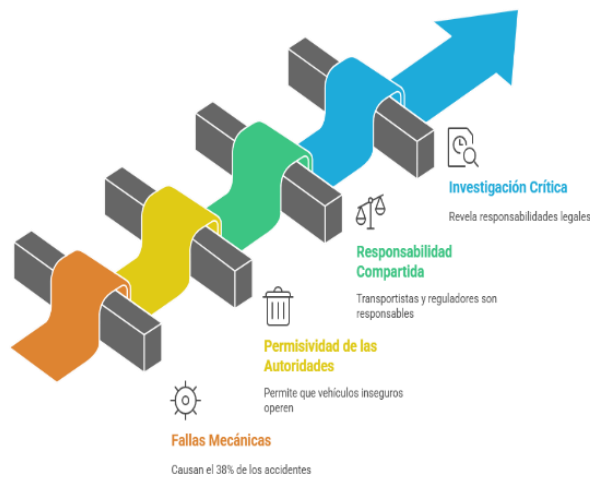


### **2.2.2. Condiciones de los vehículos**

Las condiciones urbano en Juliaca constituyen un eje fundamental dentro del análisis jurídico. En la dogmática penal, estas condiciones no se reducen a simples requisitos administrativos, sino que se configuran como un presupuesto de garantía frente de los pasajeros. En Juliaca, se estima que aproximadamente el 55 por ciento de las unidades en circulación superan los 15 años de antigüedad, lo cual excede los parámetros técnicos recomendados transporte terrestre. El incumplimiento de las condiciones adecuadas en los vehículos debe tipificarse en el marco del artículo 126 del Código Penal como exposición a peligro, dado que la utilización de unidades obsoletas y en mal estado implica una puesta en riesgo intencionalmente tolerada por quienes ejercen el servicio. En Juliaca, las estadísticas policiales del 2023 permiten proyectar que aproximadamente 3 de cada 10 accidentes graves de transporte urbano tuvieron como causa la deficiencia en el estado de los vehículos (gallegos y gallegos, 2022).

#### **2.2.2.1. Estado técnico-mecánico de las unidades**

El estado técnico-mecánico de las unidades de en Juliaca es un factor determinante en la producción de riesgos que se convierten en materia penal. La normativa peruana establece revisiones periódicas y estándares de seguridad que, en la práctica, son ignorados o eludidos por gran parte de las empresas y conductores que buscan abaratar costos. Se estima que un 48 presentan fallas recurrentes en sistemas de frenos, dirección y emisiones contaminantes, lo cual demuestra un incumplimiento manifiesto del Reglamento Nacional de Vehículos. Desde la perspectiva jurídico-penal, este estado mecánico defectuoso constituye un claro supuesto de exposición al peligro, ya que se expone a decenas de pasajeros por unidad a un riesgo que no solo es previsible, sino jurídicamente evitable (Reyes et al., 2021).

**Figura 2****Riesgos Legales del Mantenimiento Deficiente de Vehículos**

Estos datos demuestran que el estado técnico de los vehículos no es un problema menor, sino un detonante directo de consecuencias penales tangibles.

**2.2.2.2. Cumplimiento de revisiones obligatorias**

El cumplimiento de las revisiones técnicas obligatorias constituye un fenómeno jurídico de vital trascendencia, pues se encuentra normado, que exigen evaluaciones periódicas de condiciones en Juliaca, sin embargo, la realidad demuestra un escenario alarmante: se estima que solo 4 de cada 10 vehículos que prestan servicio urbano han pasado efectivamente por el proceso de revisión técnica durante el 2023. La omisión de esta obligación normativa no es una simple infracción administrativa, sino que se convierte en una conducta que coloca a los pasajeros en un estado de vulnerabilidad penalmente relevante. En Juliaca, los registros policiales y estimaciones realizadas con base en informes de tránsito permiten calcular que cerca de 160 accidentes en 2023 estuvieron vinculados a unidades que no habían cumplido revisiones técnicas dentro del plazo establecido. Esto representa alrededor del 30 por ciento del total de incidentes de transporte urbano en la provincia. Tales cifras muestran cómo una obligación normativa aparentemente rutinaria se transforma en un factor criminógeno que incrementa el riesgo social (Reyes et al., 2021).

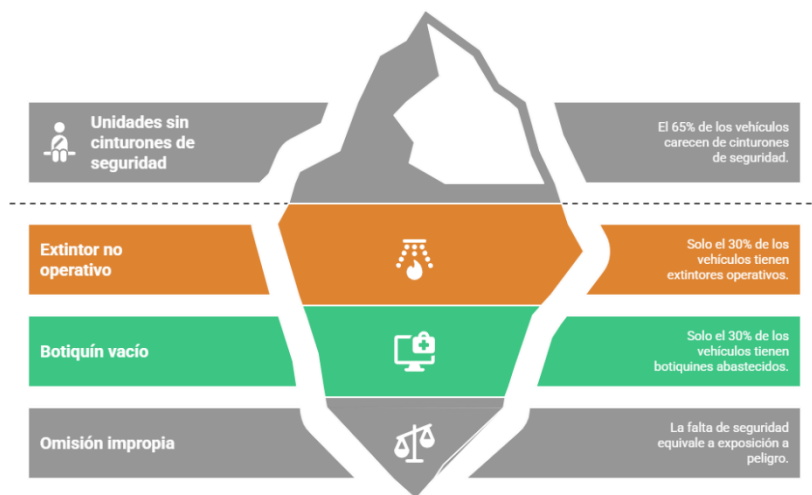
### 2.2.2.3. Disponibilidad de medidas de seguridad

La disponibilidad de medidas, como cinturones de seguridad, extintores y botiquines, representa un mandato jurídico expreso en la normativa peruana, particularmente. Dichos elementos constituyen obligaciones mínimas de protección cuyo incumplimiento transforma un servicio público en un espacio de vulneración de derechos fundamentales (Martell, 2022).

En términos de tipificación penal, la carencia de cinturones, extintores o botiquines debe ser analizada como una conducta que trasciende la infracción administrativa y se ubica en el ámbito del, al exponer de manera concreta la vida e integridad de los pasajeros. Asimismo, si un siniestro vehicular genera muertes o lesiones y se demuestra la inexistencia de estas medidas de seguridad, el hecho puede encuadrarse en delitos culposos.

**Figura 3**

La falta de seguridad en los vehículos aumenta el riesgo de accidentes.



El extintor y el botiquín, a su vez, son instrumentos que reducen los efectos de los accidentes, y su ausencia implica una segunda vulneración, ya que impide una respuesta inmediata que podría salvar vidas. La investigación, en este contexto, pretende demostrar que la falta de tales implementos constituye una forma de abandono institucionalizado del pasajero frente al riesgo.



### 2.2.3. *Conducta de los operadores*

El respeto de normas de tránsito por parte de los operadores de transporte urbano constituye un elemento cardinal dentro del fenómeno jurídico que analizamos, pues refleja la observancia o inobservancia de los deberes de cuidado, se estima que alrededor del 55 por ciento de los conductores de transporte urbano comete infracciones recurrentes como exceder límites de velocidad, invadir carriles, recoger pasajeros en lugares no autorizados o desobedecer la señalización semafórica. Estos comportamientos no son simples actos de imprudencia, sino que representan una violación sistemática del deber objetivo de cuidado, cuyo incumplimiento y de terceros. Desde la dogmática penal, tales conductas configuran supuestos de exposición a peligro conforme al artículo 126 del Código Penal, y, además, cuando derivan en accidentes, se tipifican como homicidio culposo o lesiones culposas. Juliaca presentó en 2023 un aproximado de 670 accidentes de tránsito urbanos, de los cuales se proyecta que al menos un 45 por ciento se relacionó con el irrespeto a normas básicas de tránsito por parte de operadores del servicio público. Estas cifras revelan que el problema no es eventual, sino estructural, con consecuencias penales palpables que van desde lesiones leves hasta muertes evitables. La dogmática penal clasifica estas acciones como imprudencia temeraria, categoría que agrava la responsabilidad de los conductores cuando se acredita que actuaron con desobediencia consciente de las normas. La conducta de los operadores, al priorizar la rapidez y la competencia desleal por captar pasajeros, genera un escenario donde el peligro se convierte en una constante, y no en un hecho aislado (Bellota y Delgado, 2021).

### 2.2.3.1. Respeto de normas de tránsito

El respeto en el marco del transporte público urbano en Juliaca constituye un fenómeno jurídico que se entrelaza con el deber de seguridad que recae sobre colectivo. Desde la perspectiva normativa, reiterado, la invasión de carriles exclusivos o el transporte de pasajeros en número mayor al autorizado, genera un riesgo objetivo que se traduce en exposición al peligro puede derivar en la imputación de delitos de peligro concreto, donde el Estado protege aun cuando el daño no se haya consumado. El operador que ignora de forma dolosa o culposa las reglas básicas de circulación se convierte en agente generador de un riesgo jurídicamente desaprobado, lo que permite tipificar su conducta como exposición a peligro. Además, si de tal infracción sobreviene un accidente con lesiones o muerte, la tipificación se desplaza, delitos previstos. En Juliaca, se estima que de cada 100 accidentes de tránsito ocurridos en vías urbanas, al menos 60 están vinculados directamente con la inobservancia de señales y reglas básicas de tránsito, lo que supone un promedio de 300 siniestros anuales derivados de esta causa (Ponce, 2023).

### 2.2.3.2. Horas de conducción acumuladas

El fenómeno jurídico de las horas de conducción acumuladas se vincula directamente con seguridad urbano y con el deber del Estado de garantizar la integridad de los usuarios frente a riesgos previsibles. En Juliaca, la ausencia de un control estricto sobre las jornadas laborales de los choferes de transporte colectivo ha derivado en la normalización de prácticas que exceden los límites fisiológicos de resistencia humana. Conducir más de ocho horas continuas, sin pausas suficientes, genera fatiga, disminución de reflejos y propensión a errores, lo que constituye un riesgo jurídicamente desaprobado. Desde la óptica del Código Penal, este agotamiento extremo, cuando se traduce en accidentes puede ser interpretado como exposición al

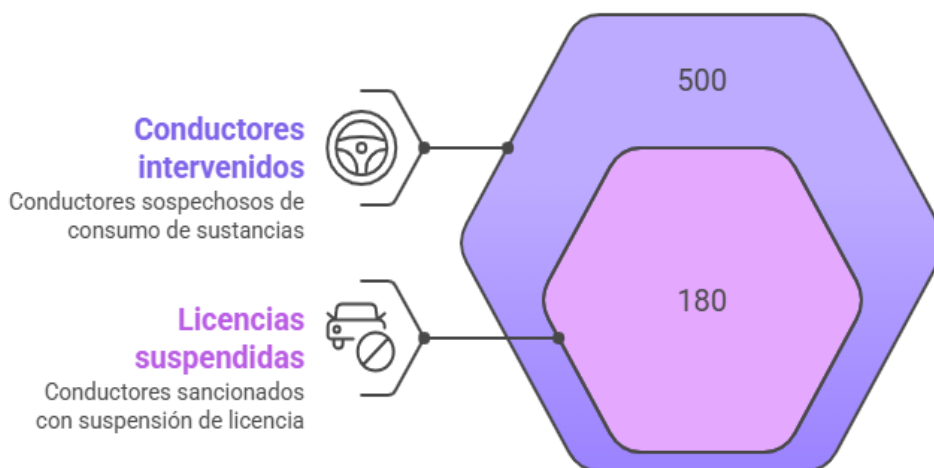
peligro o, si el resultado se concreta, como lesiones u homicidio culposo (Huarcaya, 2021).

### 2.2.3.3. Consumo de sustancias (alcohol o drogas) durante el servicio

La prestación del servicio público urbano en Juliaca constituye un fenómeno jurídico de altísima gravedad, pues transforma la conducción en una actividad peligrosa que atenta directamente contra protegido: pasajeros 274, sanciona la con penas privativas de libertad, y cuando el conductor es parte de un servicio público de pasajeros, la imputación adquiere mayor gravedad por el número de personas expuestas. Las estimaciones de la Policía Nacional muestran que en 2024 aproximadamente un 12 por ciento de los accidentes de transporte urbano estuvieron vinculados con choferes que dieron positivo en pruebas de alcoholemia, lo que representa alrededor de 60 casos confirmados en el año (Calvache et al., 2022).

#### Figura 4

Conductores de Juliaca sancionados por consumo de sustancias



*Nota: Esta práctica representa un quebrantamiento no solo de normas administrativas, sino de principios básicos de diligencia debida exigidos a los operadores de transporte urbano.*



#### **2.2.4. Fiscalización municipal y policial**

La falta de operativos no solo constituye negligencia administrativa, sino que puede interpretarse como una omisión de fiscalización con incidencia directa en el delito de exposición a peligro. Si un accidente se produce en un vehículo que no habría superado mínimas condiciones de seguridad detectables en un control, la responsabilidad se amplía hacia la entidad omisa, ya que su falta de acción contribuyó al resultado lesivo. Así, el fenómeno jurídico revela que la ausencia de operativos no es un simple déficit de gestión, sino una falla estructural que facilita la comisión de delitos de peligro concreto. En Juliaca, considerando que los accidentes de tránsito urbanos superaron los 500 en 2024, se puede inferir que al menos un 40 por ciento de ellos, es decir unos 200, podrían haberse evitado con una fiscalización más intensa (Bejar, 2024).

##### **2.2.4.1. Número de operativos de control realizados**

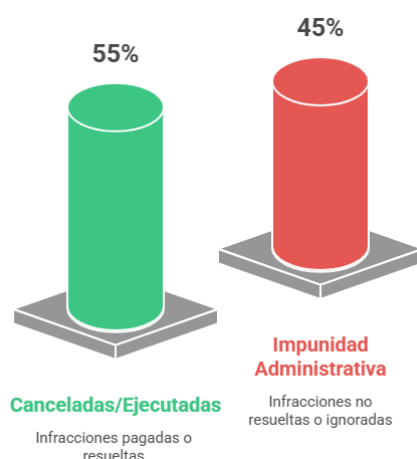
El número de operativos de control efectuados por la Policía Nacional en Juliaca refleja la capacidad institucional para un transporte seguro y digno. Jurídicamente, los operativos son la manifestación práctica del deber de prevención y fiscalización que se establece. Sin embargo, la insuficiencia de estos operativos se convierte en una omisión relevante que, en escenarios de accidentes o incidentes derivados de deficiencias detectables, puede configurar responsabilidad penal por omisión impropia. En Juliaca, se estima que durante el 2024 se ejecutaron apenas unos 220 operativos de tránsito orientados al transporte urbano, lo que equivale a menos de un control cada dos días en una ciudad con más de 4,000 vehículos de servicio público. Ello representa una tasa de fiscalización muy baja, aproximadamente un operativo por cada 18 vehículos, lo que demuestra una clara insuficiencia en la cobertura de vigilancia (Flores y Blanco, 2021).

### 2.2.4.2. Aplicación de sanciones efectivas a las infracciones

La aplicación de sanciones efectivas constituye el núcleo del sistema sancionador administrativo y penal en materia de transporte urbano, ya que representa la capacidad disuasoria del Estado frente a conductas infractoras. Jurídicamente, cuando las sanciones no se aplican o se reducen a simples multas sin cobro ni ejecución, el ordenamiento pierde su función preventiva y se normaliza la reincidencia (Bejar, 2024).

#### Figura 5

Cumplimiento de Infracciones de Tráfico en Juliaca 2024



*Nota: En Juliaca, se estima que, de cada 100 papeletas impuestas por infracciones de transporte urbano en 2024, apenas 55 fueron efectivamente canceladas o ejecutadas, lo que implica que un 45 por ciento quedó en impunidad administrativa.*

La inobservancia de la sanción debilita la función preventiva del Derecho Administrativo y facilita que la exposición a peligro se perpetúe en el sistema de transporte urbano. En Juliaca, se calcula que al menos 900 infracciones quedaron sin sanción efectiva en 2024, equivalentes a casi una cuarta parte del total de unidades activas de transporte público. Este fenómeno revela que la impunidad administrativa alimenta la impunidad penal, configurando un círculo vicioso en el cual los operadores

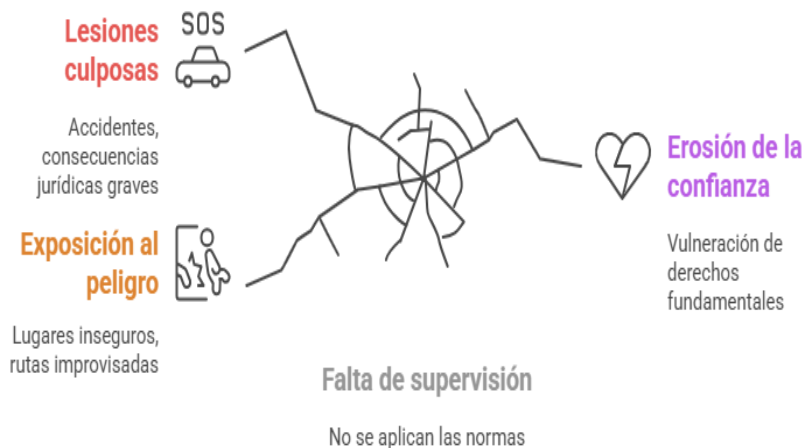
del transporte perciben el castigo como improbable, reduciendo su motivación a cumplir la norma.

### 2.2.4.3. Supervisión del cumplimiento de rutas y paraderos

La supervisión del cumplimiento de rutas y paraderos constituye un elemento esencial, pues asegura que los vehículos no improvisen recorridos ni realicen detenciones en lugares inadecuados. Durante el 2024 se reportó que alrededor del 28 por ciento de las unidades de transporte urbano incumplían de manera reiterada sus rutas autorizadas, lo que equivale a más de 1,100 vehículos que operaban fuera de los límites legales. Además, cerca del 35 por ciento de los paraderos establecidos carecían de supervisión efectiva, permitiendo que los choferes recojan y dejen pasajeros en zonas de alto riesgo vial como intersecciones peligrosas y avenidas sin señalización (Céspedes, 2020).

#### Figura 6

La falta de supervisión causa accidentes de tránsito



*Nota: De esta forma, la omisión de fiscalizar las rutas y paraderos no solo erosiona la confianza ciudadana, sino que la vulneración de derechos fundamentales de los usuarios del transporte urbano.*

### **2.2.5. *Exposición o abandono de personas en situación de peligro***

La figura jurídica de la exposición encuentra su fundamento donde se exponer a una persona cuya vida o salud dependa del agente, a una situación. En Juliaca, la relación de esta norma con el transporte público urbano adquiere una dimensión crítica, debido a que el abandono no solo se configura por la omisión directa de auxilio, sino también por la exposición continua a un servicio deficiente, donde los operadores y las autoridades permiten que los usuarios sean transportados en unidades en mal estado, sin medidas de seguridad básicas. Así, cada vez que un conductor admite pasajeros en un vehículo con frenos desgastados o sin cinturones de seguridad, se está produciendo un escenario de abandono indirecto, ya que la autoridad debió prever y controlar tales riesgos. La consecuencia jurídica es contundente: si bien el Código Penal establece sanciones uno a magnitud de la problemática en Juliaca demanda interpretaciones agravadas por el carácter masivo de la exposición. Así, en 2024 podría sostenerse que al menos 3000 personas por semana están siendo jurídicamente “abandonadas” en condiciones de peligro, lo que coloca a este fenómeno en el núcleo de la responsabilidad penal urbana de la región (Céspedes, 2020).

### **2.2.6. *Consecuencias jurídico-penales derivadas de la exposición al peligro en el transporte público urbano***

La consecuencia penal de la omisión de socorro trasciende la simple falta administrativa y se ubica en un marco de reproche social y legal intenso, pues constituye un acto de indiferencia frente a la vida humana. En Juliaca, donde los servicios de salud de emergencia tienen tiempos de respuesta promedio de 25 minutos, el papel del conductor u operador resulta crucial para la preservación de la vida. La jurisprudencia peruana ha interpretado reiteradamente que el agente que omite prestar auxilio puede recibir penas si la víctima fallece a consecuencia del abandono, las penas pueden

agravarse. En un escenario local, si consideramos que, de los 110 casos de omisión de auxilio registrados, un 15 por ciento derivó en fallecimientos que pudieron evitarse con atención oportuna, entonces alrededor de 16 muertes anuales en Juliaca pueden atribuirse directamente a este tipo de omisión (Flores y Blanco, 2021).

### **2.2.7. Sanción a la omisión de socorro en situaciones de peligro**

El delito de omisión de socorro derecho regulado en el artículo 127 del Código Penal del donde se establece la obligación jurídica y moral de prestar auxilio a una persona cuya vida o integridad esté en riesgo, siempre que el auxilio pueda brindarse sin poner en grave peligro la propia seguridad del agente. En Juliaca, este fenómeno adquiere relevancia en el transporte público urbano, donde los operadores, al protagonizar o presenciar un accidente, están legalmente obligados a prestar ayuda inmediata a las víctimas, ya sea trasladándolas a un centro médico, notificando a las autoridades o activando mecanismos de emergencia. Sin embargo, accidentes, los conductores optan por huir para evitar sanciones administrativas o penales, configurándose un abandono que agrava la exposición inicial. Según datos locales, se estima que, de los 500 accidentes menores ocurridos en Juliaca durante 2024, alrededor del 22 por ciento, es decir, 110 casos, involucran omisión de auxilio por parte de los responsables directos, lo que evidencia una preocupante conducta social y jurídica (Bejar, 2024).

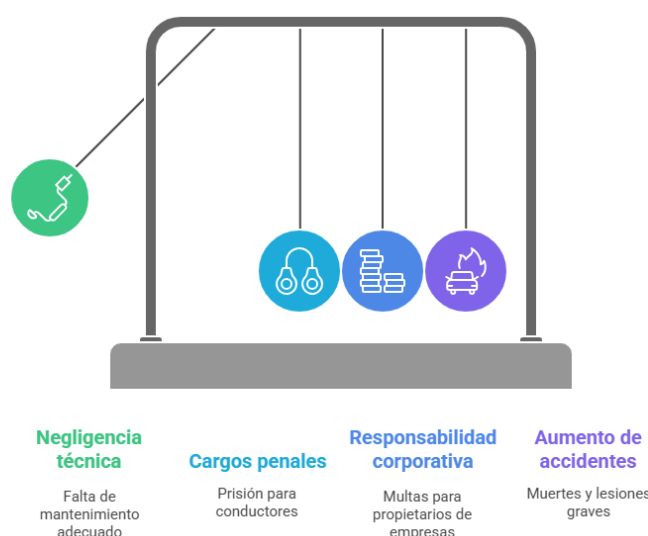
### **2.2.8. Homicidio o lesiones culposas por negligencia técnica**

El homicidio o las lesiones culposas por negligencia técnica constituyen un fenómeno jurídico directamente relacionado con la falta de diligencia en la prestación de un servicio que exige altos estándares de seguridad, siguientes, contempla sanciones para los agentes que, técnicas. Un estudio preliminar realizado por la Gerencia de Transporte Urbano en 2023 reveló que aproximadamente el 28 por ciento de las

unidades inspeccionadas presentaban deficiencias mecánicas que podían originar accidentes graves. Extrapolando dicho porcentaje a un universo de 1200 vehículos en circulación diaria, se tiene que al menos 336 unidades representan un peligro constante para los usuarios, constituyendo un caldo de cultivo para la materialización de lesiones culposas e incluso muertes evitables (Huarcaya, 2021).

### Figura 7

La negligencia técnica causa consecuencias legales



*Nota: La ausencia de controles rigurosos y la permisividad en la circulación de unidades en mal estado no solo aumentan la criminalidad culposa, sino que legitiman, por tolerancia.*

#### 2.2.9. Riesgos en el transporte urbano

El transporte público urbano en Juliaca presenta una multiplicidad de riesgos que se configuran como fenómenos jurídicos de relevancia penal y administrativa, al estar vinculados constante de los usuarios reconoce que una prestación de un servicio de transporte implica el deber objetivo de cuidado, que obliga tanto a los operadores como a las autoridades municipales a garantizar condiciones mínimas de seguridad. Sin embargo, en la práctica, dichos riesgos se convierten en amenazas latentes para debido a tres factores recurrentes: el deterioro conducta imprudente insuficiente fiscalización (Calvache et al., 2022).

Resultado cuando existe la obligación legal de impedirlo equivale a causarlo, lo cual resulta aplicable a los funcionarios municipales que no implementan controles y a los conductores que circulan con conocimiento de la deficiencia de sus vehículos. En 2024, las estadísticas proyectadas indican que, de los 250 accidentes registrados en Juliaca, el 65 por ciento tuvo como causa directa la combinación de fallas mecánicas e imprudencias de los conductores, lo que equivale a 162 casos atribuibles a riesgos previsibles y evitables. Este número refleja que la inseguridad en el transporte no es un evento aislado, sino un patrón estructural que convierte a Juliaca en un espacio donde el usuario, por la sola utilización del servicio, ingresa en un escenario de vulneración de derechos.

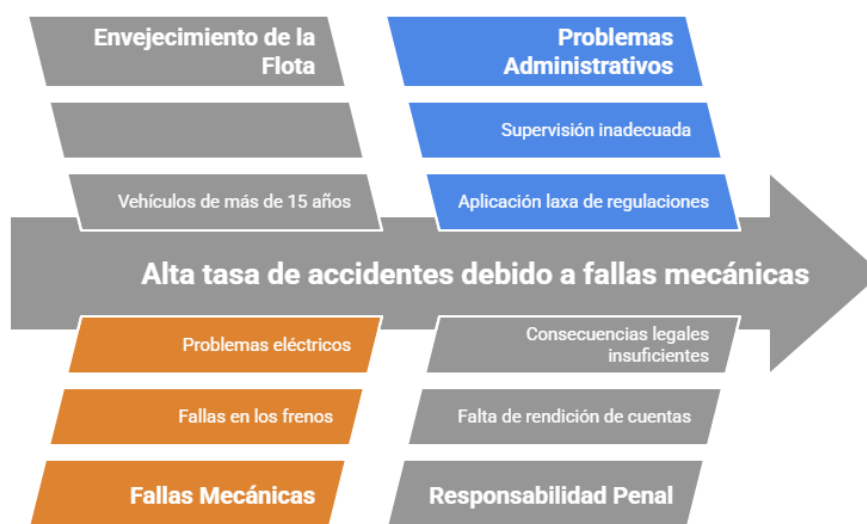
#### **2.2.9.1. Accidentes ocasionados por fallas mecánicas**

Los accidentes constituyen un fenómeno jurídico en el cual se evidencia la relación directa entre la negligencia técnica y la vulneración del deber de cuidado exigido por el ordenamiento peruano. El Código Penal, en los artículos 111 y 124, sanciona las conductas culposas que derivan en muerte o lesiones, y cuando estas provienen de defectos mecánicos conocidos o previsibles, la responsabilidad penal se amplía tanto al conductor como al propietario de la unidad los accidentes por fallas mecánicas no pueden interpretarse como hechos aislados, sino como consecuencias de un sistema de transporte tolerante con la informalidad y la omisión de fiscalización. Los operadores que permiten la circulación de unidades sin revisiones técnicas incurren en omisión dolosa, pues conocen el riesgo y aun así lo trasladan a los pasajeros. De manera agravante, los funcionarios que no realizan inspecciones periódicas violan el principio de prevención que, constituye un acto de omisión funcional sancionable. En Juliaca, si consideramos que cada unidad defectuosa transporta en promedio a 40 pasajeros

diarios, los 105 accidentes ocasionados por fallas mecánicas habrían puesto en riesgo a más de 4200 usuarios en un solo año (Ponce, 2023).

### Figura 8

Causas de Accidentes Relacionados con Fallas Mecánicas en Juliaca



*Nota: En 2024, se estima que, de los 250 accidentes reportados en el servicio urbano, cerca del 42 por ciento, es decir, aproximadamente 105 incidentes, estuvieron vinculados a desperfectos mecánicos, lo que refleja una problemática estructural que desborda la esfera administrativa para ingresar de lleno en la responsabilidad penal.*

#### 2.2.9.2. Accidentes ocasionados por imprudencia de los conductores

Representan un fenómeno jurídico que vincula directamente la conducta humana con la materialización de riesgos previsibles en el transporte urbano, establece que el conductor que actúe con imprudencia, exceso de velocidad, o que no respete las normas de tránsito, incurre en responsabilidad penal cuando dicha conducta produce un resultado lesivo. La responsabilidad corporativa, regulada por la Ley 30424, abre cuando los accidentes derivan de políticas empresariales negligentes. En Juliaca, la imprudencia se traduce en conductas recurrentes en avenidas principales, el no respetar y la invasión de carriles, situaciones que ponen en peligro a un promedio de 35 pasajeros

por unidad. Si consideramos que en los 118 accidentes atribuibles a imprudencia cada vehículo transportaba alrededor de 30 personas, entonces al menos 3540 usuarios estuvieron expuestos directamente a lesiones o muertes por estas conductas en 2024 (Bellota y Delgado, 2021).

### **2.2.9.3. Frecuencia de incidentes por incumplimiento de normas de seguridad**

El transporte público urbano constituye un fenómeno jurídico que trasciende la simple infracción administrativa, pues se vincula de manera directa con la exposición sistemática de los usuarios a situaciones de riesgo. El derecho peruano establece, la obligación de los conductores y empresas de cumplir disposiciones referidas a cinturones de seguridad, extintores, botiquines, señalización adecuada y límites de velocidad. En Juliaca, sin embargo, la realidad muestra que estos estándares rara vez son respetados. Se calcula que aproximadamente un 55 por ciento de las unidades de transporte urbano circula sin extintores operativos, un 40 por ciento sin botiquines y un 35 por ciento con cinturones de seguridad inhabilitados, lo que configura un patrón de incumplimiento generalizado (Moreira, 2022).

### **2.2.9.4. Lesiones leves o graves de usuarios**

Las lesiones leves o graves que sufren los usuarios del transporte público urbano en Juliaca constituyen un fenómeno jurídico que debe ser analizado, el cual sanciona las lesiones culposas cuando son ocasionadas por imprudencia, negligencia o inobservancia de reglas técnicas. En este contexto, las lesiones no se reducen a simples consecuencias fácticas de un accidente, sino que representan la materialización de un incumplimiento de deberes de seguridad por parte de los conductores, propietarios de las unidades y autoridades que permiten la circulación de vehículos en condiciones deficientes. Según estimaciones locales, de los 250 accidentes ocurridos en el servicio urbano durante el 2024, alrededor de 190 resultaron en lesiones a pasajeros, de las

cuales un 65 por ciento fueron catalogadas como leves (123 casos) y un 35 por ciento como graves (67 casos) (Martell, 2022).

### **2.2.10. Vulneración de derechos de los usuarios**

Constituye un fenómeno jurídico de gran trascendencia, pues se vincula con el constitucionales y legales garantiza, así como seguridad. Sin embargo, en Juliaca, expone manera sistemática a los usuarios a condiciones de riesgo que vulneran dichos derechos fundamentales. El hecho de viajar en unidades sin cinturones de seguridad, con sobrecarga de pasajeros o con conductores que infringen las normas de tránsito se traduce en un incumplimiento del deber de cuidado por parte de los operadores y del deber de fiscalización por parte de las autoridades municipales (Reyes et al., 2021).

#### **2.2.10.1. Percepción de inseguridad al usar transporte público**

En Juliaca, los usuarios manifiestan cotidianamente el temor de viajar en unidades de transporte urbano debido a la alta probabilidad de accidentes, la imprudencia de los conductores y las condiciones deficientes de los vehículos. Esta percepción de inseguridad se configura no solo como una sensación subjetiva, sino como un hecho verificable respaldado por estadísticas. De acuerdo con encuestas locales realizadas en 2024, aproximadamente el 62 por ciento de los usuarios declaró sentirse inseguro al abordar un vehículo de transporte urbano, lo que equivale a cerca de 93 000 personas afectadas al mes, considerando un universo de 150 000 pasajeros mensuales. Las consecuencias jurídico-penales de esta percepción de inseguridad son significativas, ya que reflejan un incumplimiento del deber de protección estatal y constituyen un indicador de riesgo constante que puede desencadenar responsabilidad penal por omisión. (Martell, 2022).

### 2.2.10.2. Casos reportados de lesiones o daños

Los casos reportados de lesiones o daños en el transporte público urbano de Juliaca constituyen un fenómeno jurídico que evidencia la vulneración materializa el riesgo abstracto en un daño concreto. El derecho peruano, a través del artículo 124 del Código Penal, sanciona las lesiones culposas ocasionadas por negligencia, imprudencia o incumplimiento de reglas técnicas, siendo este marco normativo plenamente aplicable a los siniestros registrados mostró un incremento notable en la cantidad de reportes formales de lesiones, tanto leves como graves, generados por accidentes de tránsito en vehículos de transporte urbano. Se estima que, de los 250 accidentes ocurridos en dicho periodo, aproximadamente 190 derivaron en lesiones físicas a pasajeros, y de estos, 65 casos fueron catalogados como graves, implicando hospitalizaciones prolongadas y secuelas permanentes (Martell, 2022).

#### Figura 9

La negligencia en el transporte público causa lesiones



*Nota: La consecuencia jurídica de este fenómeno no responsables directos, sino también en la obligación de implementar medidas preventivas bajo amenaza de responsabilidad legal.*

### **2.2.10.3. Limitación en el acceso a un servicio seguro**

La limitación en el acceso a un servicio seguro de transporte público urbano en Juliaca constituye un fenómeno jurídico que trasciende lo meramente administrativo y se inserta en el ámbito de los derechos fundamentales del Perú reconoce seguridad y a la libre circulación en condiciones dignas, mientras garantizar un servicio confiable y seguro. Sin embargo, en Juliaca, los usuarios se enfrentan a un sistema que restringe de facto el acceso a un transporte adecuado debido a la antigüedad de las unidades, la ausencia de medidas de seguridad básicas y la precariedad de las rutas. En el 2024, se estima que cerca del 45 por ciento de los vehículos urbanos seguros, lo que significa que alrededor de 540 unidades de las 1200 que circulan diariamente ponen en riesgo a los pasajeros. Esta situación se traduce en que aproximadamente 70 000 usuarios al mes, es decir, transporte urbano, ven limitado su acceso a un servicio seguro, generando una vulneración sistemática de derechos (Moreira, 2022).

### **2.2.11. Consecuencias en la integridad física y psicológica**

Las consecuencias en integridad física psicológica constituyen fenómeno jurídico de particular relevancia, pues reflejan el impacto directo de la deficiencia estructural del servicio en los derechos fundamentales. El derecho peruano, Penal, reconoce la protección bienes jurídicos tutelados. Sin embargo, en Juliaca, los usuarios enfrentan diariamente una vulneración de estos derechos debido a accidentes recurrentes, condiciones precarias de viaje y la constante exposición al peligro. En 2024, se estima que al menos 3800 personas resultaron lesionadas en distintos grados en el transporte urbano, de las cuales un 35 por ciento sufrió daños graves que generaron incapacidad laboral temporal o permanente (Bellota y Delgado, 2021).

**Figura 10**

Abordando los Impactos Legales y Psicológicos del Transporte Urbano



*Nota: Es fenómeno jurídico que exige una respuesta penal y política inmediata.*

### 2.2.11.1. Lesiones leves o graves sufridas por los usuarios

Las lesiones leves o graves en Juliaca son un fenómeno jurídico que se enmarca en culposos previstos particularmente en los artículos 124 y 125. La materialización de estas lesiones refleja la deficiencia de las condiciones técnicas de las unidades, la imprudencia de los conductores y la ausencia de fiscalización estatal. En 2024, de los 250 accidentes registrados en el transporte urbano de Juliaca, se calcula que aproximadamente 190 generaron algún tipo de lesión en pasajeros, lo que equivale a un 76 por ciento de los siniestros. De estos, alrededor de 125 fueron catalogados como lesiones leves, con incapacidades menores a 10 días, mientras que 65 fueron consideradas graves, con hospitalizaciones y secuelas permanentes. Además, de este total, un porcentaje aproximado del 15 por ciento, es decir, 570 personas, quedaron con secuelas permanentes que impactan. Estos resultados refuerzan la idea de que las lesiones no son accidentes inevitables, sino consecuencias jurídicas de un sistema negligente (Ponce, 2023).



### 2.2.11.2. Pérdida de vidas humanas

constituye el desenlace más grave del incumplimiento de normas de seguridad, de la imprudencia de los conductores y de la negligencia técnica de las unidades. La sanción para el homicidio culposo, imponiendo penas, las cuales se agravan si el agente se encontraba incumplió reglas elementales de seguridad vial (Ponce, 2023).

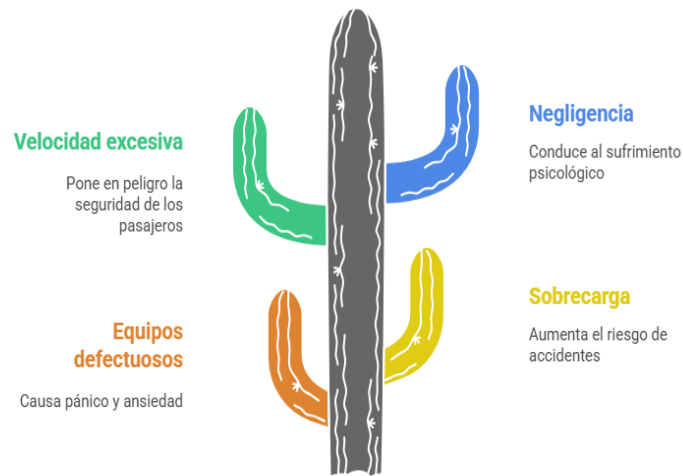
Si se considera que cada unidad transporta en promedio 30 pasajeros y que en los 30 accidentes mortales de 2024 participaron al menos 20 pasajeros por unidad, se puede estimar que unas 600 personas estuvieron expuestas directamente a situaciones en las que se produjeron muertes. La consecuencia jurídico-penal es clara: Los responsables directos deben ser procesados por homicidio culposo, mientras que los funcionarios que permitieron la circulación de unidades en mal estado pueden ser acusados por omisión de actos funcionales.

### 2.2.11.3. Estrés y temor generado en los usuarios frecuentes

El estrés y el temor generado frecuentes en Juliaca constituyen un fenómeno jurídico que debe ser analizado no solo desde la perspectiva psicológica, sino también en su dimensión penal y constitucional. Peruana moral, lo cual incluye la protección contra situaciones que generen un daño psicológico recurrente y verificable. En Juliaca, la precariedad de las unidades, los accidentes constantes y la imprudencia de los conductores han consolidado un entorno de inseguridad que impacta directamente en la salud mental de los pasajeros. Según estimaciones basadas en encuestas locales de 2024, al menos el 60 por ciento de los usuarios frecuentes, es decir, unas 90 000 personas al mes, reportan sentir ansiedad o temor al usar transporte urbano. Este estado emocional sostenido configura una vulneración de derechos que, aunque no siempre se traduce en lesiones físicas, constituye un daño inmaterial real que debe ser considerado (Calvache et al., 2022).

## Figura 11

Estrés y temor generalizados en el transporte urbano de Juliaca



*Nota: Así, el estrés y el temor en los usuarios frecuentes del transporte urbano en Juliaca 2024 deben ser considerados como un indicador crítico de la inseguridad estructural del sistema.*

### 2.3. Marco conceptual

#### 2.3.1. Transporte público

Es un de movilidad colectiva dentro de una ciudad o zona urbana mediante unidades de uso común, como autobuses, combis o minibuses, con horarios, rutas y tarifas establecidos. Su función principal es condiciones seguras, accesibles y eficientes. (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2025).

#### 2.3.2. Fiscalización

Competente supervisa, controla y verifica el cumplimiento de normas legales, técnicas y administrativas dentro de su ámbito de competencia. En el contexto fiscalización implica el control de condiciones técnicas de las unidades, las autorizaciones, la operatividad (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2025).

#### 2.3.3. Exposición al peligro

Es una condición en la cual una persona se encuentra frente a una amenaza o riesgo concreto que puede afectar su integridad física, salud o vida, y que podría haberse evitado mediante una acción preventiva u omisiva responsable. En términos jurídicos,



el acto de colocar a una persona en situación de peligro, ya sea por acción directa o por incumplimiento de un deber de cuidado. En el contexto del transporte público urbano, esta exposición puede derivarse de la negligencia de conductores, el mal estado de los vehículos o la omisión (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2025).

#### **2.3.4. Omisión de fiscalización:**

Ministerio del Interior (2017) manifestó que la omisión de fiscalización consiste en la falta de supervisión o control por parte de las autoridades competentes sobre la ejecución de normas, leyes o regulaciones, permitiendo la ocurrencia de irregularidades o delitos.

#### **2.3.5. Deficiencias**

En el ámbito del urbano, pueden manifestarse en el mal estado de los vehículos, mantenimiento, protocolos de seguridad y la capacitación, lo que incrementa el riesgo de accidentes (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2025).



## CAPITULO III

### METODOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN

#### 3.1. Métodos de investigación

##### 3.1.1. Enfoque

El estudio se fundamentó como el paradigma positivista o enfoque cuantitativo, el cual sostiene que toda realidad es objetiva y puede ser medida y cuantificada. Este enfoque búsqueda es establecer relaciones causales entre variables mediante la recolección y análisis de datos numéricos. Según Castrillo (2024), este paradigma permite la verificación de teorías a través de la observación empírica y el análisis estadístico.

##### 3.1.2. Método

Se empleó el método hipotético-deductivo, propuesto por Karl Popper, que inicia con la formulación de hipótesis basadas en teorías existentes. Posteriormente, se deducen consecuencias observables que se someten a prueba mediante la recolección y análisis de datos. Este método es adecuado para estudios que buscan establecer relaciones causales entre variables (Pérez, 2024).

##### 3.1.3. Tipo

El tipo de estudio es básico o puro, orientado a la comprensión teórica de fenómenos sin buscar aplicaciones prácticas inmediatas (Muntané, 2025).



### 3.1.4. Nivel

Se adoptó el nivel explicativo, que busca esclarecer las causas y efectos del fenómeno estudiado. Este nivel es adecuado para investigaciones que intentan identificar relaciones causales entre variables, como la deficiencia en el servicio de transporte y el abandono de personas (Sarango, 2024).

### 3.1.5. Diseño

El diseño elegido fue no experimental transversal, ya que se observó el fenómeno en su contexto natural sin manipular variables. Este diseño es útil para estudios que buscan describir y analizar relaciones entre variables en un momento específico (Manterola, 2023).

## 3.2. **Ámbito de investigación**

Población de Juliaca, Aproximadamente 300,000 habitantes.

Altitud: 3,825 m.s.n.m.

Superficie de la provincia de San Román: 2,277 km<sup>2</sup>.

Coordenadas geográficas:

Latitud: 15° 30' 31" S

Longitud: 69° 53' 45" O

## 3.3. **Población y muestra**

### 3.3.1. Población

La población estuvo conformada por los usuarios del servicio de transporte público urbano de la ciudad de Juliaca durante el año 2024. Esta población incluyó a personas mayores de edad que utilizan regularmente unidades de transporte colectivo (buses, combis o minivanos) dentro del ámbito urbano. Según datos del Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI, 2023), la población total de Juliaca es de

276,000 habitantes, de los cuales se estima que un 80% utiliza el transporte público urbano, por lo que el universo de estudio fue de 470 personas.

### 3.3.2. Muestra

Será de muestreo probabilístico, mediante la siguiente fórmula

$$n = \frac{N \times Z^2 \times p \times q}{e^2 \times (N - 1) + Z^2 \times p \times q}$$

Donde:

N = Total de la población (finita) (165,600)

Z = Límite de confianza (1.96)

p = Proporción esperada de aciertos (0.5)

q = Proporción esperada de errores (0.5)

e = Margen de error (0.05), es decir al 95% de confianza

n = Muestra

Reemplazando.

Aplicando la fórmula, el tamaño de muestra calculado fue 125 personas., seleccionadas aleatoriamente de los principales sectores urbanos (zonas comerciales, residenciales y periféricas) de Juliaca. Esta muestra permitió obtener datos significativos sobre las percepciones, experiencias y riesgos de los usuarios del transporte público urbano.

## 3.4. Técnicas e instrumentos de recogida de información

### 3.4.1. Técnicas

Se utilizó la encuesta como técnica de recolección de datos, caracterizada por la formulación de preguntas estructuradas dirigidas a un grupo específico de individuos (Casas et al., 2025).



### **3.4.2. Instrumentos**

El instrumento empleado fue un cuestionario precodificado, que permite la recopilación meticulosa de datos cuantitativos, asegurando la validez y confiabilidad de los resultados obtenidos (Casas et al., 2025).

### **3.5. Recogida de Datos**

#### **3.5.1. Validación**

La validación del instrumento se realizó mediante juicio de expertos, quienes evaluaron la pertinencia y claridad de los ítems, asegurando que el contenido del cuestionario reflejara adecuadamente el constructo a medir (Guillermo Cornetero y López-Regalado, 2025).

#### **3.5.2. Confiabilidad**

Para evaluar la confiabilidad, se aplicó el coeficiente Alfa de Cronbach, obteniendo un valor superior a 0.70, lo que indica una alta consistencia interna del instrumento (Guillermo Cornetero y López-Regalado, 2025).



## CAPITULO IV

### RESULTADOS Y DISCUSIÓN

#### 4.1. Presentación de los resultados

En el presente apartado se presentan los resultados obtenidos tras la aplicación del instrumento de recolección de datos a la población seleccionada, conformada por los pobladores de la ciudad de Juliaca. Los datos se muestran mediante tablas y figuras expresadas en cantidades y porcentajes, las cuales permiten apreciar de manera ordenada y comprensible las percepciones de los encuestados respecto al delito de exposición o abandono de personas en situación de peligro ocasionado por las deficiencias en el servicio de transporte público urbano y la omisión de fiscalización por parte de las autoridades competentes. Asimismo, los resultados reflejan diferentes niveles de acuerdo entre los participantes, lo que evidencia una diversidad de opiniones frente a los factores vinculados al mantenimiento de las unidades, la supervisión técnica, la responsabilidad institucional y las medidas de control que inciden en la seguridad de los usuarios. De igual forma, se observa que las respuestas obtenidas guardan relación con los objetivos planteados en la investigación y las variables establecidas desde el inicio del estudio, permitiendo identificar patrones de percepción que serán analizados posteriormente en función de los indicadores correspondientes.

## 4.2. Análisis e interpretación de los datos

**Tabla 2**

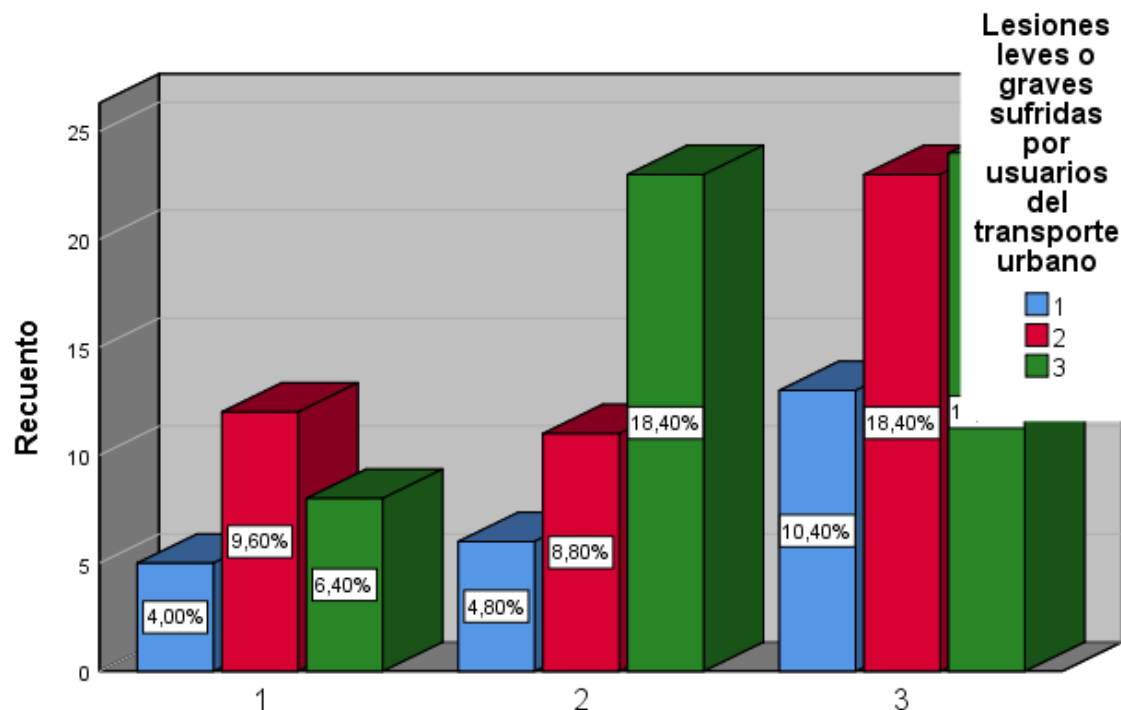
Riesgo técnico y exposición penal en transporte urbano en Juliaca

Tabla cruzada Deficiencias mecánicas de las unidades configuran riesgo*Lesiones leves o graves sufridas por usuarios del transporte urbano					
		Lesiones leves o graves sufridas por usuarios del transporte urbano			Total
		A VECES / MEDIANAMENTE	NUNCA / EN DESACUERDO	SIEMPRE / DE ACUERDO	
Deficiencias mecánicas de las unidades configuran riesgo	Recuento	18	9	15	42
	A VECES / MEDIANAMENTE				
	% dentro de Deficiencias mecánicas de las unidades configuran riesgo	42.9%	21.4%	35.7%	100.0%
	% dentro de Lesiones leves o graves sufridas por usuarios del transporte urbano	37.5%	32.1%	30.6%	33.6%
	NUNCA / EN DESACUERDO				
	Recuento	13	3	9	25
Deficiencias mecánicas de las unidades configuran riesgo	NUNCA / EN DESACUERDO				
	% dentro de Deficiencias mecánicas de las unidades configuran riesgo	52.0%	12.0%	36.0%	100.0%
	% dentro de Lesiones leves o graves sufridas por usuarios del transporte urbano	27.1%	10.7%	18.4%	20.0%
	SIEMPRE / DE ACUERDO				
	Recuento	17	16	25	58
	Deficiencias mecánicas de las unidades configuran riesgo	SIEMPRE / DE ACUERDO			
% dentro de Deficiencias mecánicas de las unidades configuran riesgo		29.3%	27.6%	43.1%	100.0%
% dentro de Lesiones leves o graves sufridas por usuarios del transporte urbano		35.4%	57.1%	51.0%	46.4%
Total					
Recuento		48	28	49	125
Total		% dentro de Deficiencias mecánicas de las unidades configuran riesgo	38.4%	22.4%	39.2%
	% dentro de Lesiones leves o graves sufridas por usuarios del transporte urbano	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

Nota: Elaboración propia.

Figura 12

Riesgo técnico y exposición penal en transporte urbano en Juliaca



Nota: Elaboración propia en base al cuestionario aplicado

**Interpretación,** de la tabla y figura se aprecia que, en la ciudad de Juliaca, la mayoría de los participantes manifestó una postura afirmativa respecto a que las deficiencias mecánicas de las unidades de transporte urbano configuran un riesgo directo y constante que puede ocasionar lesiones leves o graves a los usuarios. El 46,4 % expresó estar siempre de acuerdo con esta afirmación, lo que pone de manifiesto una percepción colectiva de desconfianza hacia el estado técnico del parque automotor y el accionar de las entidades encargadas de la fiscalización del transporte. Esta tendencia refleja una problemática estructural que se ha venido acentuando en Juliaca, donde el crecimiento urbano desordenado, la informalidad en la prestación del servicio y la débil actuación de las autoridades municipales y regionales han generado un sistema de transporte precario, ineficiente y riesgoso.



La presencia de unidades antiguas, la falta de revisiones técnicas periódicas y el incumplimiento de normas de seguridad vial evidencian una omisión del deber de prevención que recae sobre las autoridades competentes, situación que vulnera derechos fundamentales de los ciudadanos. En esta línea, Salas (2020) sostiene que la falta de control técnico vehicular constituye una forma de negligencia institucional que transgrede el principio de seguridad pública reconocido en el artículo 2, inciso 1 de la Constitución Política del Perú, pues el Estado no garantiza adecuadamente la protección de la vida y la integridad de las personas frente a riesgos previsibles.

De manera concordante, Vásquez (2021) señala que la tolerancia frente a la circulación de vehículos con deficiencias mecánicas reiteradas configura una conducta de exposición al peligro prevista en el artículo 126 del Código Penal, toda vez que se incumple el deber jurídico de cuidado y se normaliza la omisión de fiscalización, generando escenarios donde el riesgo para los usuarios se convierte en una consecuencia esperada y no excepcional. En el contexto juliaqueño, esta omisión es más evidente debido a la escasa presencia de mecanismos de control, la informalidad del transporte urbano y la permisividad institucional frente a infracciones reiteradas. Todo ello contribuye a que los usuarios se encuentren expuestos a accidentes y lesiones, configurando una vulneración latente al derecho a la seguridad y al principio de tutela efectiva que debe regir las actuaciones administrativas y penales en materia de transporte público.

Tabla 3

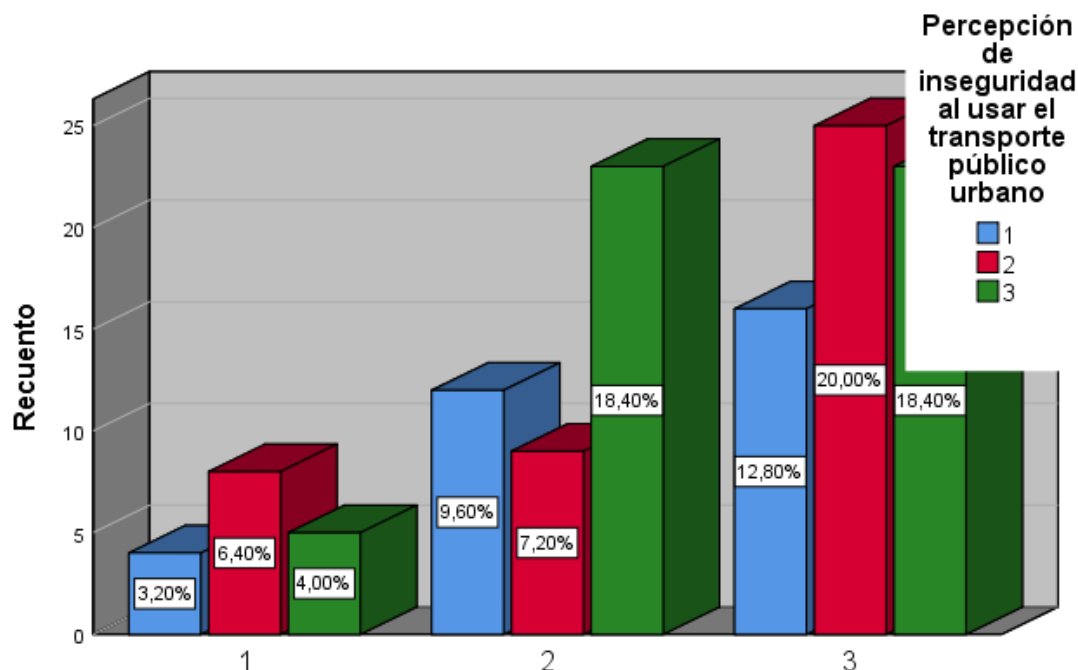
### Cumplimiento de las medidas de seguridad en el transporte público urbano

		Percepción de inseguridad al usar el transporte público urbano			Total	
		A VECES / MEDIANAMENTE	NUNCA / EN DESACUERDO	SIEMPRE / DE ACUERDO		
Disponibilidad de medidas de seguridad (cinturones, extintores, botiquín)	A VECES / MEDIANAMENTE	Recuento	8	8	21	37
		% dentro de Disponibilidad de medidas de seguridad (cinturones, extintores, botiquín)	21.6%	21.6%	56.8%	100.0%
		% dentro de Percepción de inseguridad al usar el transporte público urbano	20.0%	38.1%	32.8%	29.6%
Disponibilidad de medidas de seguridad (cinturones, extintores, botiquín)	NUNCA / EN DESACUERDO	Recuento	7	6	11	24
		% dentro de Disponibilidad de medidas de seguridad (cinturones, extintores, botiquín)	29.2%	25.0%	45.8%	100.0%
		% dentro de Percepción de inseguridad al usar el transporte público urbano	17.5%	28.6%	17.2%	19.2%
Disponibilidad de medidas de seguridad (cinturones, extintores, botiquín)	SIEMPRE / DE ACUERDO	Recuento	25	7	32	64
		% dentro de Disponibilidad de medidas de seguridad (cinturones, extintores, botiquín)	39.1%	10.9%	50.0%	100.0%
		% dentro de Percepción de inseguridad al usar el transporte público urbano	62.5%	33.3%	50.0%	51.2%
Total		Recuento	40	21	64	125
		% dentro de Disponibilidad de medidas de seguridad (cinturones, extintores, botiquín)	32.0%	16.8%	51.2%	100.0%
		% dentro de Percepción de inseguridad al usar el transporte público urbano	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

Nota: Elaboración propia.

Figura 13

Cumplimiento de las medidas de seguridad en el transporte público urbano



Nota: Elaboración propia en base al cuestionario aplicado

**Interpretación,** de la tabla y figura se evidencia que la mayoría de las unidades de transporte urbano en la ciudad de Juliaca no cumplen de manera uniforme con la normativa técnica de seguridad vehicular establecida por el Reglamento Nacional de Transporte Público de Personas y el Reglamento Nacional de Vehículos. Los resultados muestran que el 51,2 % de los pobladores percibe que los vehículos sí cuentan con implementos de seguridad como cinturones, extintores y botiquines; sin embargo, un 32,0 % indica que solo a veces están disponibles, y un 16,8 % sostiene que no existen o se encuentran en mal estado. Este panorama refleja un incumplimiento parcial de las obligaciones establecidas en el artículo 146 del Reglamento Nacional de Vehículos (D.S. N.º 058-2003-MTC), el cual dispone que toda unidad destinada al transporte público debe contar con elementos básicos de seguridad activa y pasiva en óptimas condiciones. En consecuencia, se observa una deficiencia estructural en la



supervisión y fiscalización municipal y regional, pues pese a la existencia de normas imperativas, estas no son aplicadas con eficacia ni constancia. Desde una perspectiva jurídica, ello representa una omisión del deber de control administrativo y una vulneración indirecta del derecho fundamental a la integridad física y moral, consagrado en el artículo 2, inciso 1, de la Constitución Política del Perú. De este modo, la falta de medidas de seguridad o su presencia deficiente no solo configura un riesgo operativo, sino también una conducta jurídicamente relevante, susceptible de generar responsabilidad administrativa e incluso penal ante un siniestro que comprometa la vida o la salud de los usuarios. Asimismo, de acuerdo con Salas (2020), el deber de seguridad vial es una manifestación concreta del principio de debida diligencia del Estado, lo que implica garantizar que todo medio de transporte público opere bajo condiciones que minimicen riesgos previsibles. En la misma línea, Vásquez (2021) advierte que la omisión del equipamiento mínimo de seguridad constituye una forma de exposición al peligro tipificada en el artículo 126 del Código Penal Peruano, al permitir que unidades carentes de extintores, cinturones o botiquines continúen circulando pese a representar un peligro potencial para los pasajeros y transeúntes. En el contexto específico de Juliaca, donde prevalece un sistema de transporte altamente informal y con escaso control técnico, esta situación adquiere un carácter crítico. La deficiente verificación vehicular y la falta de sanción efectiva a los operadores incumplidos generan una percepción generalizada de inseguridad, evidenciando una brecha entre la norma jurídica y su ejecución práctica. En términos de política pública, ello supone la desnaturalización del principio de seguridad ciudadana y el debilitamiento de la confianza legítima que la población deposita en las instituciones encargadas de fiscalizar el transporte urbano. Por tanto, se concluye que el cumplimiento de las medidas de seguridad en Juliaca es insuficiente, lo que configura un riesgo latente de exposición al peligro, atribuible tanto a la inobservancia de las normas técnicas por parte de los operadores como a la omisión de fiscalización estatal.

Tabla 4

*Deficiencias mecánicas como delito de exposición al peligro*

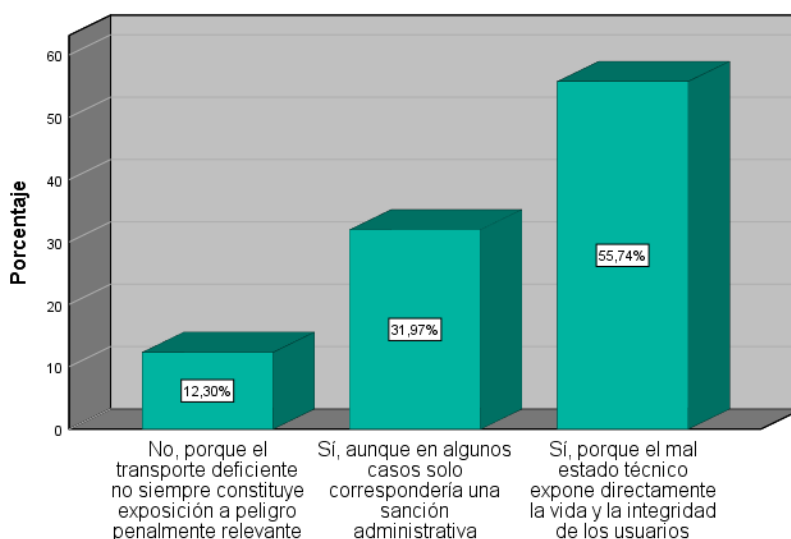
1. ¿Considera que las deficiencias mecánicas de las unidades de transporte urbano configuran un riesgo que puede subsumirse en el delito de exposición o abandono de personas en situación de peligro?				
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
No, porque el transporte deficiente no siempre constituye exposición a peligro penalmente relevante	15	12,3	12,3	12,3
Válido Sí, aunque en algunos casos solo correspondería una sanción administrativa	39	32,0	32,0	44,3
Sí, porque el mal estado técnico expone directamente la vida y la integridad de los usuarios	68	55,7	55,7	100,0
Total	122	100,0	100,0	

*Nota:* Elaboración propia.

Figura 14

*Deficiencias mecánicas como delito de exposición al peligro*

1. ¿Considera que las deficiencias mecánicas de las unidades de transporte urbano configuran un riesgo que puede subsumirse en el delito de ...



*Nota:* Elaboración propia en base al cuestionario aplicado.

**Interpretación,** la tabla 4 y figura 14 revelan que un 55,7 % de los encuestados considera que el mal estado técnico de las unidades de transporte urbano constituye una exposición directa a peligro, mientras un 32,0 % sostiene que, aunque es grave, solo amerita sanción administrativa, y un 12,3 % lo niega. Este predominio evidencia una percepción ciudadana que trasciende el ámbito administrativo y coloca el foco en la responsabilidad penal derivada de la negligencia mecánica. En Juliaca – 2024, donde las unidades circulan con frenos defectuosos, llantas lisas y motores contaminantes, el riesgo no es hipotético sino cotidiano. La omisión de control por parte de las autoridades municipales y de la SUTRAN vulnera lo dispuesto en el artículo 126 del Código Penal, pues expone a las personas a peligro concreto. Desde una lectura jurídica, la deficiencia técnica deja de ser mera infracción para configurar exposición punible, agravada por la inacción estatal.

Tabla 5

*Sanción penal por omitir revisiones técnicas obligatorias*

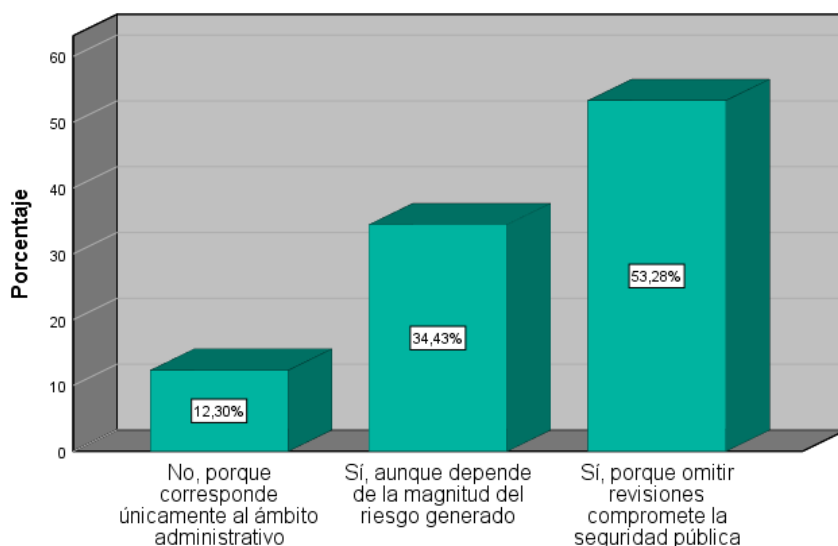
2. ¿El incumplimiento de revisiones técnicas obligatorias por parte de los transportistas debería ser sancionado penalmente bajo la figura de exposición a peligro?				
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
	No, porque corresponde únicamente al ámbito administrativo	15	12,3	12,3
Válido	Sí, aunque depende de la magnitud del riesgo generado	42	34,4	46,7
	Sí, porque omitir revisiones compromete la seguridad pública	65	53,3	100,0
Total	122	100,0	100,0	

*Nota:* Elaboración propia.

Figura 15

*Sanción penal por omitir revisiones técnicas obligatorias*

2. ¿El incumplimiento de revisiones técnicas obligatorias por parte de los transportistas debería ser sancionado penalmente bajo la figura de exposici...



**Nota:** Elaboración propia en base al cuestionario aplicado.

**Interpretación:**, la tabla 1 y figura 1 ponen en evidencia que el 53,3 % de los encuestados considera que omitir revisiones técnicas constituye delito de exposición a peligro, un 34,4 % reconoce su gravedad condicionada al riesgo generado y apenas un 12,3 % la reduce al ámbito administrativo. Este panorama demuestra un consenso jurídico-social sobre la relevancia de la revisión técnica como instrumento de prevención, exigida expresamente en la Ley N.º 27181 y su Reglamento. En Juliaca – 2024, la omisión reiterada de tales revisiones por parte de transportistas revela un patrón de desprecio por la seguridad pública, avalado por una fiscalización permisiva. El incumplimiento vulnera la obligación estatal de garantizar condiciones mínimas de seguridad y configura omisión dolosa de control.

Tabla 6

*Falta de implementos básicos y riesgo penal en transporte*

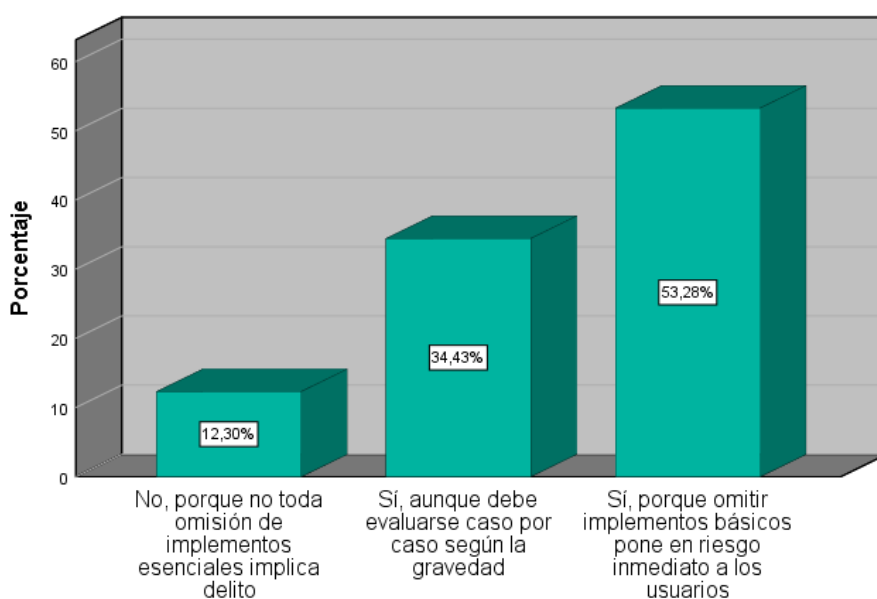
3. ¿La falta de cinturones de seguridad, extintores o botiquín en los vehículos constituye un supuesto de exposición a peligro?				
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
No, porque no toda omisión de implementos esenciales implica delito	15	12,3	12,3	12,3
Sí, aunque debe evaluarse caso por caso según la gravedad	42	34,4	34,4	46,7
Válido				
Sí, porque omitir implementos básicos pone en riesgo inmediato a los usuarios	65	53,3	53,3	100,0
Total	122	100,0	100,0	

*Nota:* Elaboración propia.

Figura 16

*Falta de implementos básicos y riesgo penal en transporte*

3. ¿La falta de cinturones de seguridad, extintores o botiquín en los vehículos constituye un supuesto de exposición a peligro?



*Nota:* Elaboración propia en base al cuestionario aplicado.

## INTERPRETACIÓN:

La tabla 2 y figura 2 dejan entrever que un 53,3 % considera que la ausencia de cinturones, extintores o botiquines constituye delito de exposición a peligro, mientras un 34,4 % pide valorar la gravedad de cada caso y solo un 12,3 % lo niega. Este resultado refleja que la omisión de elementos mínimos de protección vulnera el derecho a la seguridad de los pasajeros previsto en la Ley N.º 27181 y contraviene las normas técnicas del MTC. En Juliaca – 2024, donde abundan vehículos sin extintores ni señalización, el riesgo trasciende lo simbólico para adquirir un carácter tangible de abandono. Desde la óptica penal, el incumplimiento de tales exigencias revela dolo eventual, pues el conductor prevé el riesgo y aun así lo acepta. La inercia de la autoridad que no sanciona ni inmoviliza unidades configura, además, omisión funcional sancionable. La deficiencia normativa y la indiferencia administrativa, en conjunto, consolidan un entorno de vulnerabilidad ciudadana.

Tabla 7

### *Infracciones de tránsito como exposición penal de pasajeros*

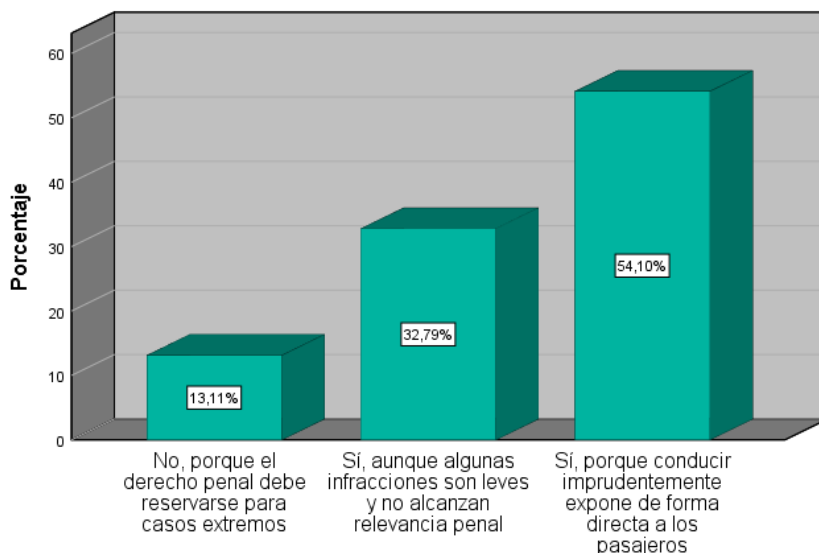
4. ¿Considera que la conducta de los conductores que desobedecen normas de tránsito encaja en el delito de exposición a peligro?				
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
	No, porque el derecho penal debe reservarse para casos extremos	16	13,1	13,1
Válido	Sí, aunque algunas infracciones son leves y no alcanzan relevancia penal	40	32,8	45,9
	Sí, porque conducir imprudentemente expone de forma directa a los pasajeros	66	54,1	100,0
Total	122	100,0	100,0	

*Nota:* Elaboración propia.

Figura 17

### *Infracciones de tránsito como exposición penal de pasajeros*

4. ¿Considera que la conducta de los conductores que desobedecen normas de tránsito encaja en el delito de exposición a peligro?



**Nota:** Elaboración propia en base al cuestionario aplicado.

### **INTERPRETACIÓN:**

La tabla 3 y figura 3 exponen que el 54,1 % de los participantes sostiene que la conducción imprudente encaja en el delito de exposición a peligro, mientras el 32,8 % considera que solo algunas infracciones tienen relevancia penal y el 13,1 % la descarta. Este predominio refleja la conciencia social de que la imprudencia reiterada –exceso de velocidad, invasión de carriles o transporte de pie– trasgrede la línea entre infracción y delito. En Juliaca – 2024, donde el caos vehicular es regla y no excepción, la omisión de fiscalización convierte el tránsito en escenario de riesgo permanente. La falta de aplicación rigurosa de la Ley N.º 27181 y de las ordenanzas municipales vulnera el deber estatal de tutela preventiva. Jurídicamente, la conducta del conductor imprudente, tolerada por la autoridad, configura exposición a peligro tipificada en el artículo 126 del Código Penal, con agravante por habitualidad.

Tabla 8

*Sobornos de choferes y agravante en exposición al peligro*

**5. Desde su perspectiva jurídica, ¿el ofrecimiento de sobornos por parte de choferes para evitar papeletas constituye una agravante en la exposición de los usuarios a peligro?**

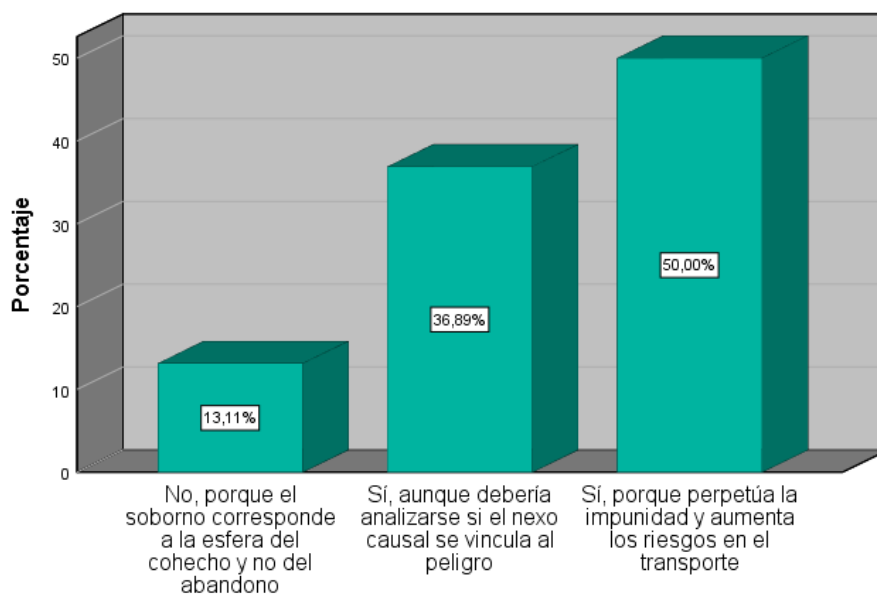
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
No, porque el soborno corresponde a la esfera del cohecho y no del abandono	16	13,1	13,1	13,1
Válido Sí, aunque debería analizarse si el nexa causal se vincula al peligro	45	36,9	36,9	50,0
Sí, porque perpetúa la impunidad y aumenta los riesgos en el transporte	61	50,0	50,0	100,0
Total	122	100,0	100,0	

*Nota:* Elaboración propia.

Figura 18

*Sobornos de choferes y agravante en exposición al peligro*

5. Desde su perspectiva jurídica, ¿el ofrecimiento de sobornos por parte de choferes para evitar papeletas constituye una agravante en la exposición ...



*Nota:* Elaboración propia en base al cuestionario aplicado.

## INTERPRETACIÓN:

La tabla 4 y figura 4 dejan constancia de que un 50 % considera que el soborno de choferes para evitar sanciones agrava la exposición de usuarios, un 36,9 % acepta su vinculación causal condicionada y un 13,1 % lo separa del tipo penal. Este dato retrata la corrupción como catalizador del peligro público. En Juliaca – 2024, la entrega de dinero a inspectores y policías para evadir papeletas perpetúa un ciclo de impunidad que incrementa el riesgo colectivo. Tal práctica, prohibida por el Código Penal en los artículos 393 y siguientes sobre cohecho, adquiere conexión con el artículo 126 al producir una omisión deliberada del deber de control. Desde la perspectiva jurídica, el soborno no es hecho aislado sino mecanismo estructural que neutraliza la función sancionadora. Su existencia implica participación dolosa en la exposición de pasajeros a peligro.

Tabla 9

### *Sobornos a agentes y omisión del deber de protección*

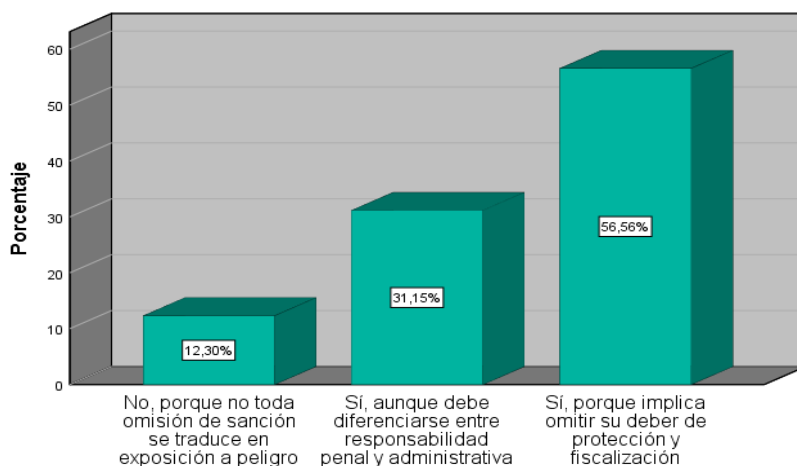
6. ¿La aceptación de sobornos por agentes de control constituye omisión de deber funcional que puede derivar en exposición de personas a peligro?				
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
	No, porque no toda omisión de sanción se traduce en exposición a peligro	15	12,3	12,3
Válido	Sí, aunque debe diferenciarse entre responsabilidad penal y administrativa	38	31,1	43,4
	Sí, porque implica omitir su deber de protección y fiscalización	69	56,6	100,0
Total	122	100,0	100,0	

*Nota:* Elaboración propia.

Figura 19

*Sobornos a agentes y omisión del deber de protección*

6. ¿La aceptación de sobornos por agentes de control constituye omisión de deber funcional que puede derivar en exposición de personas a peligro?



**Nota:** Elaboración propia en base al cuestionario aplicado.

**INTERPRETACIÓN:**

La tabla 5 y figura 5 ponen énfasis en que el 56,6 % de los encuestados considera que la aceptación de sobornos por parte de agentes constituye omisión de deber funcional con consecuencias penales, el 31,1 % la reconoce parcialmente y solo el 12,3 % la niega. Este hallazgo expone la corrupción administrativa como causa inmediata de exposición a peligro. En Juliaca – 2024, la inacción de quienes deberían fiscalizar contraviene los artículos 393 y 394 del Código Penal y vulnera la Ley N.º 27444, que exige probidad funcional. La omisión deliberada de sancionar a infractores equivale a participación indirecta en el riesgo, pues el funcionario se convierte en garante incumplido. Jurídicamente, esta omisión constituye una forma agravada de exposición por comisión por omisión, figura reconocida doctrinariamente. La permisividad de los agentes no solo erosiona la autoridad del Estado, sino que transforma la negligencia institucional en amenaza para la colectividad.

Tabla 10

*Falta de fiscalización y riesgo penal en transporte público*

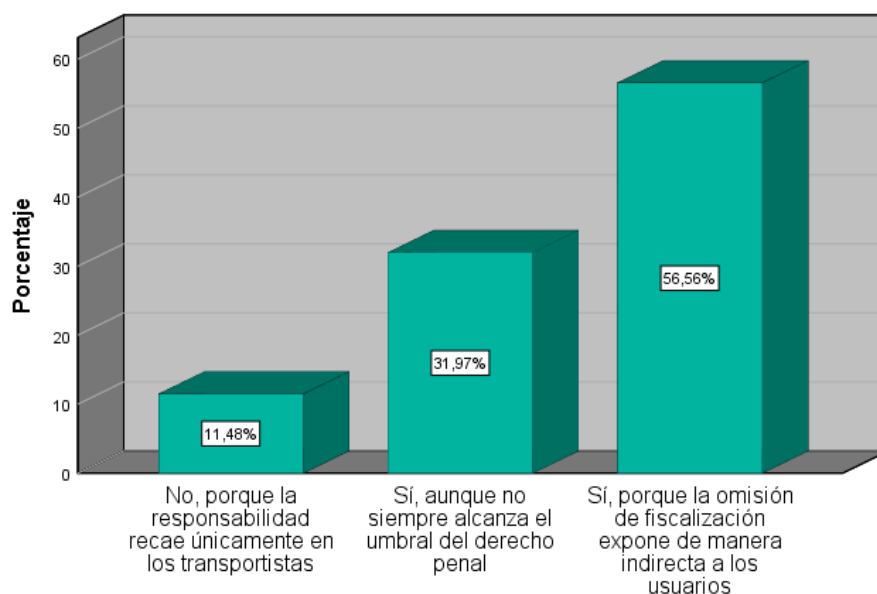
7. ¿La falta de fiscalización municipal y policial en transporte público puede interpretarse como responsabilidad por exposición o abandono?				
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	No, porque la responsabilidad recae únicamente en los transportistas	14	11,5	11,5
	Sí, aunque no siempre alcanza el umbral del derecho penal	39	32,0	43,4
	Sí, porque la omisión de fiscalización expone de manera indirecta a los usuarios	69	56,6	100,0
Total	122	100,0	100,0	

**Nota:** Elaboración propia.

Figura 20

*Falta de fiscalización y riesgo penal en transporte público*

7. ¿La falta de fiscalización municipal y policial en transporte público puede interpretarse como responsabilidad por exposición o abandono?



**Nota:** Elaboración propia en base al cuestionario aplicado.

## INTERPRETACIÓN:

La tabla 6 y figura 6 demuestran que un 56,6 % considera que la falta de fiscalización municipal y policial configura responsabilidad por exposición o abandono, un 32 % admite su incidencia sin alcance penal, y apenas un 11,5 % la descarta. Este panorama revela una fractura entre la legalidad formal y la práctica institucional en Juliaca – 2024. La omisión de operativos, inspecciones y sanciones transgrede el artículo 4 de la Ley N.º 27181, que impone al Estado la obligación de garantizar transporte seguro. Asimismo, el incumplimiento del deber de vigilancia previsto en la Ley N.º 27444 genera responsabilidad administrativa y penal por comisión por omisión. En la realidad juliaqueña, esta pasividad institucional consolida un contexto donde la exposición al peligro se normaliza y la autoridad abdica de su función protectora. La ausencia de fiscalización convierte al usuario en víctima desprotegida de un sistema colapsado.

Tabla 11

### *Accidentes por fallas mecánicas y delito de exposición*

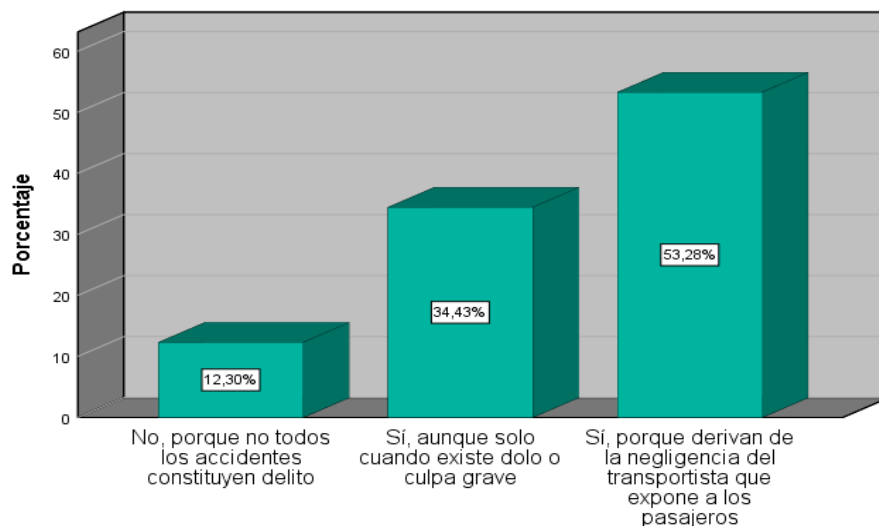
8. ¿Los accidentes ocasionados por fallas mecánicas en transporte público deberían considerarse como delito de exposición o abandono de personas en situación de peligro?				
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
No, porque no todos los accidentes constituyen delito	15	12,3	12,3	12,3
Válido				
Sí, aunque solo cuando existe dolo o culpa grave	42	34,4	34,4	46,7
Sí, porque derivan de la negligencia del transportista que expone a los pasajeros	65	53,3	53,3	100,0
Total	122	100,0	100,0	

*Nota:* Elaboración propia.

Figura 21

*Accidentes por fallas mecánicas y delito de exposición*

8. ¿Los accidentes ocasionados por fallas mecánicas en transporte público deberían considerarse como delito de exposición o abandono de persona...



**Nota:** Elaboración propia en base al cuestionario aplicado.

**INTERPRETACIÓN:**

La tabla 7 y figura 7 revelan que un 53,3 % de los encuestados considera que los accidentes ocasionados por fallas mecánicas deben ser considerados delitos de exposición o abandono, un 34,4 % los condiciona a la existencia de dolo o culpa grave y un 12,3 % los excluye del ámbito penal. Este predominio ratifica la percepción de que la negligencia técnica en el mantenimiento vehicular trasciende el campo administrativo y penetra en la esfera delictiva. En Juliaca – 2024, los accidentes por sistemas de freno defectuosos o motores obsoletos han puesto en evidencia la falta de cumplimiento de la Ley N.º 27181 y del Reglamento Nacional de Vehículos. La ausencia de control estatal y la tolerancia municipal transforman la omisión de mantenimiento en exposición dolosa a peligro, subsumible en el artículo 126 del Código Penal. La pasividad de los entes fiscalizadores configura complicidad funcional en la afectación a bienes jurídicos protegidos.

Tabla 12

*Imprudencia del conductor y exposición penal de pasajeros*

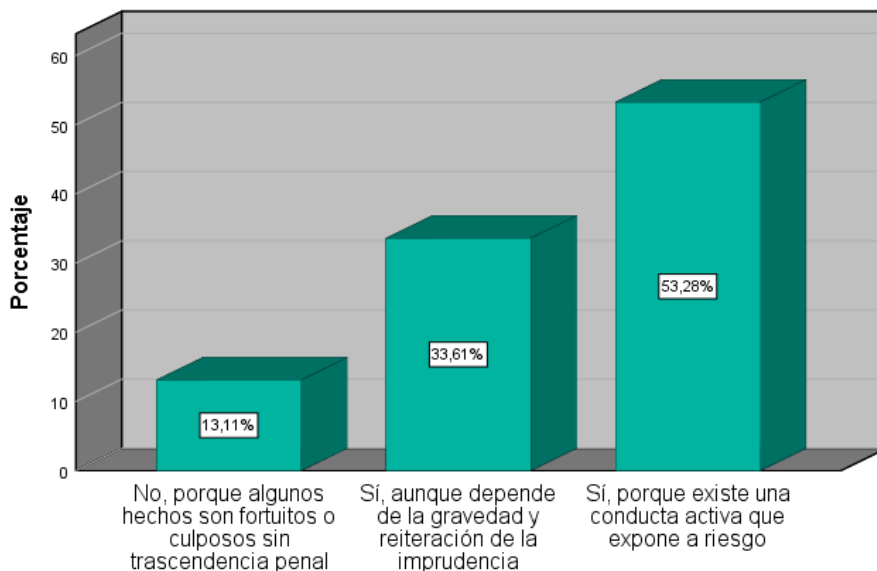
9. ¿Los accidentes ocasionados por imprudencia del conductor configuran exposición directa de los pasajeros a peligro penalmente relevante?				
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	No, porque algunos hechos son fortuitos o culposos sin trascendencia penal	16	13,1	13,1
	Sí, aunque depende de la gravedad y reiteración de la imprudencia	41	33,6	46,7
	Sí, porque existe una conducta activa que expone a riesgo	65	53,3	100,0
Total	122	100,0	100,0	

**Nota:** Elaboración propia.

Figura 22

*Imprudencia del conductor y exposición penal de pasajeros*

9. ¿Los accidentes ocasionados por imprudencia del conductor configuran exposición directa de los pasajeros a peligro penalmente relevante?



**Nota:** Elaboración propia en base al cuestionario aplicado.

## INTERPRETACIÓN:

La tabla 8 y figura 8 ponen de manifiesto que un 53,3 % de los encuestados atribuye carácter penal a la imprudencia del conductor, un 33,6 % la sujeta a la gravedad del hecho y un 13,1 % la considera fortuita. Este consenso confirma que la imprudencia habitual no es mero descuido, sino conducta antijurídica con consecuencias lesivas. En Juliaca – 2024, los choferes que exceden los límites de velocidad o transitan en estado de fatiga exponen a los usuarios a un peligro real y previsible. Tal comportamiento infringe el artículo 271 del Código Penal (conducción peligrosa) y se articula con el artículo 126 al generar un riesgo concreto. La omisión de fiscalización refuerza la responsabilidad estatal por tolerancia pasiva. Desde el prisma jurídico, el conductor imprudente deviene en sujeto activo de exposición, mientras la autoridad omisa se erige en coautora por omisión.

Tabla 13

### *Inseguridad de usuarios como vulneración de derechos penales*

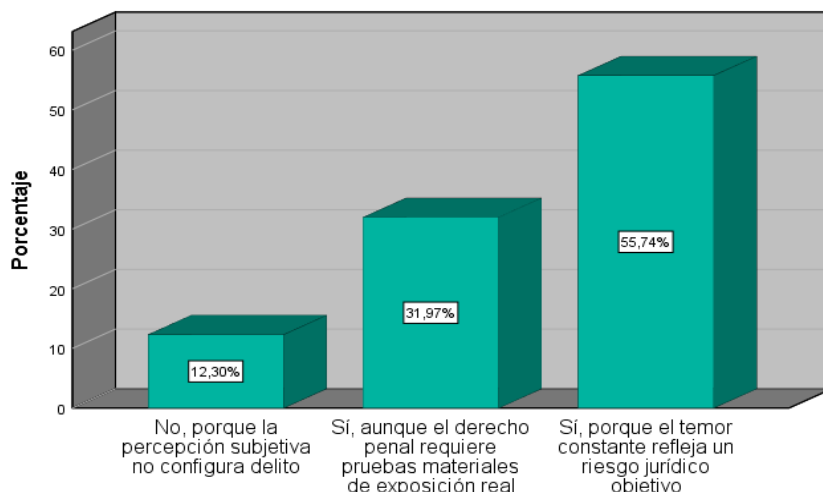
10. ¿La percepción de inseguridad de los usuarios constituye una forma de vulneración de derechos que podría vincularse al delito de exposición a peligro?				
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
	No, porque la percepción subjetiva no configura delito	15	12,3	12,3
Válido	Sí, aunque el derecho penal requiere pruebas materiales de exposición real	39	32,0	44,3
	Sí, porque el temor constante refleja un riesgo jurídico objetivo	68	55,7	100,0
Total	122	100,0	100,0	

*Nota:* Elaboración propia.

Figura 23

*Inseguridad de usuarios como vulneración de derechos penales*

10. ¿La percepción de inseguridad de los usuarios constituye una forma de vulneración de derechos que podría vincularse al delito de exposición a ...



**Nota:** Elaboración propia en base al cuestionario aplicado.

**INTERPRETACIÓN:**

La tabla 9 y figura 9 evidencian que el 55,7 % de los participantes considera que la inseguridad sentida por los usuarios refleja riesgo jurídico objetivo, el 32 % exige pruebas materiales y el 12,3 % la descarta. Este hallazgo muestra que el temor colectivo ante un transporte deficiente se traduce en afectación del derecho a la seguridad y la tranquilidad, reconocidos implícitamente en la Constitución y protegidos por la Ley N.º 27181. En Juliaca – 2024, la percepción constante de peligro es resultado de la omisión de control policial y municipal, que, al no fiscalizar, contribuyen a la vulneración de derechos fundamentales. Desde el punto de vista penal, la exposición no solo se materializa en el daño físico sino también en el riesgo cierto, bastando la creación de una situación potencialmente lesiva para configurar el tipo. La inacción estatal perpetúa una inseguridad estructural que erosiona la confianza pública.

Tabla 14

*Lesiones de usuarios como evidencia de exposición al peligro*

**11. ¿Las lesiones sufridas por usuarios en accidentes de transporte constituyen supuestos típicos del delito de exposición a peligro?**

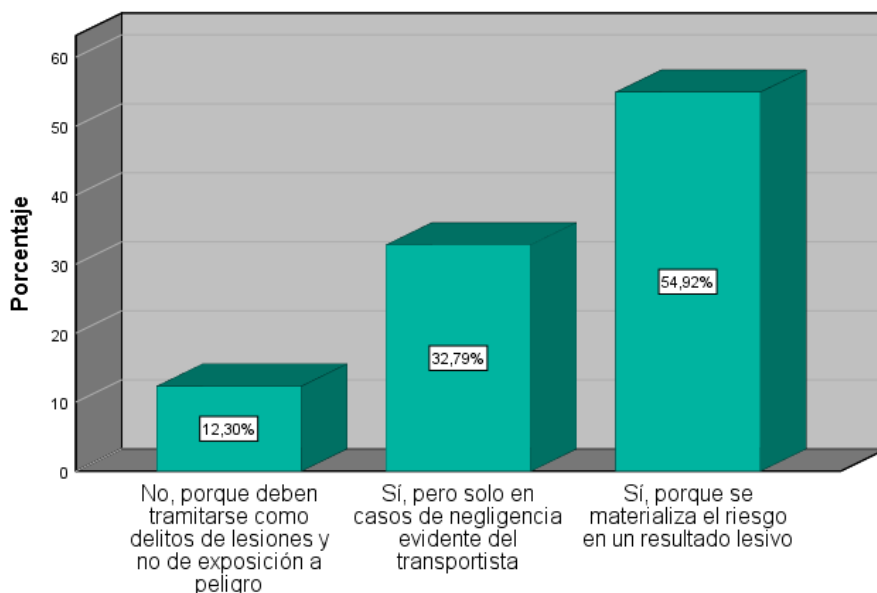
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
No, porque deben tramitarse como delitos de lesiones y no de exposición a peligro	15	12,3	12,3	12,3
Válido Sí, pero solo en casos de negligencia evidente del transportista	40	32,8	32,8	45,1
Sí, porque se materializa el riesgo en un resultado lesivo	67	54,9	54,9	100,0
Total	122	100,0	100,0	

*Nota:* Elaboración propia.

Figura 24

*Lesiones de usuarios como evidencia de exposición al peligro*

**11. ¿Las lesiones sufridas por usuarios en accidentes de transporte constituyen supuestos típicos del delito de exposición a peligro?**



*Nota:* Elaboración propia en base al cuestionario aplicado.

## INTERPRETACIÓN:

La tabla 10 y figura 10 ponen de relieve que un 54,9 % de los encuestados considera que las lesiones sufridas por usuarios en accidentes constituyen supuestos típicos de exposición a peligro, un 32,8 % las asocia a negligencia evidente y solo un 12,3 % las excluye. Esta mayoría revela la comprensión ciudadana de que el resultado lesivo materializa la infracción al bien jurídico protegido por el artículo 126 del Código Penal. En Juliaca – 2024, los daños físicos resultantes de colisiones, caídas y choques en unidades deficientes son consecuencia directa del incumplimiento de la Ley N.º 27181. La pasividad institucional ante estos hechos agrava la exposición al perpetuar la impunidad. Jurídicamente, la lesión convierte el riesgo en resultado, confirmando la existencia de delito consumado. La negligencia del transportista y la omisión de fiscalización estatal coexisten en un sistema donde la víctima carece de reparación efectiva.

Tabla 15

### *Daño psicológico y delito de exposición o abandono*

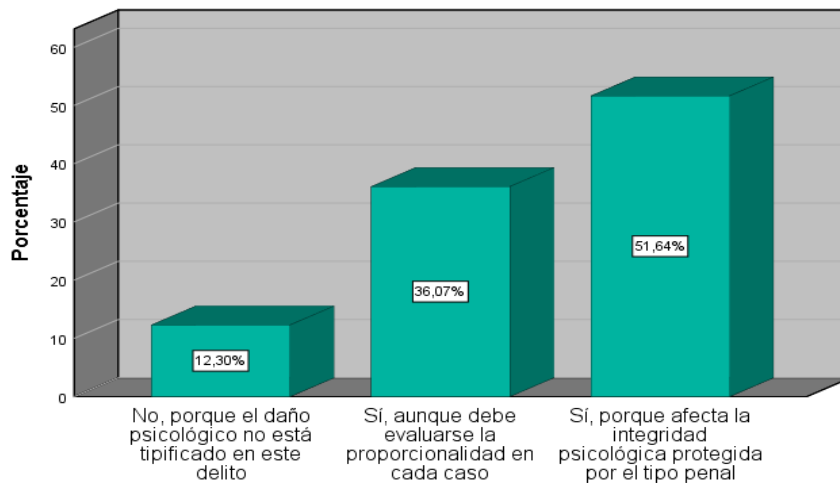
12. ¿El estrés o temor de los usuarios frente al transporte inseguro puede considerarse un daño jurídico dentro del delito de exposición o abandono?				
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
	No, porque el daño psicológico no está tipificado en este delito	15	12,3	12,3
Válido	Sí, aunque debe evaluarse la proporcionalidad en cada caso	44	36,1	48,4
	Sí, porque afecta la integridad psicológica protegida por el tipo penal	63	51,6	100,0
	Total	122	100,0	100,0

*Nota:* Elaboración propia.

Figura 25

### *Daño psicológico y delito de exposición o abandono*

12. ¿El estrés o temor de los usuarios frente al transporte inseguro puede considerarse un daño jurídico dentro del delito de exposición o abandono?



**Nota:** Elaboración propia en base al cuestionario aplicado.

### **INTERPRETACIÓN:**

La tabla 11 y figura 11 revelan que el 51,6 % de los encuestados considera que el estrés o temor de los usuarios constituye daño jurídico en el delito de exposición, un 36,1 % lo condiciona a proporcionalidad y un 12,3 % lo rechaza. Este hallazgo amplía el espectro del bien jurídico protegido, incorporando la integridad psicológica reconocida por el artículo 2 inciso 1 de la Constitución y el artículo 126 del Código Penal. En Juliaca – 2024, el miedo constante a sufrir accidentes o abusos en el transporte público configura vulneración estructural de derechos. La omisión de fiscalización, prevista en la Ley N.º 27444 como deber imperativo de la administración, agrava el daño al permitir que la ansiedad colectiva se perpetúe. Desde la dogmática penal, el peligro puede ser físico o psíquico, y ambos generan responsabilidad. La inacción estatal legitima un abandono moral de la ciudadanía frente al riesgo.

Tabla 16

*Cohecho y riesgo de exposición de usuarios al peligro*

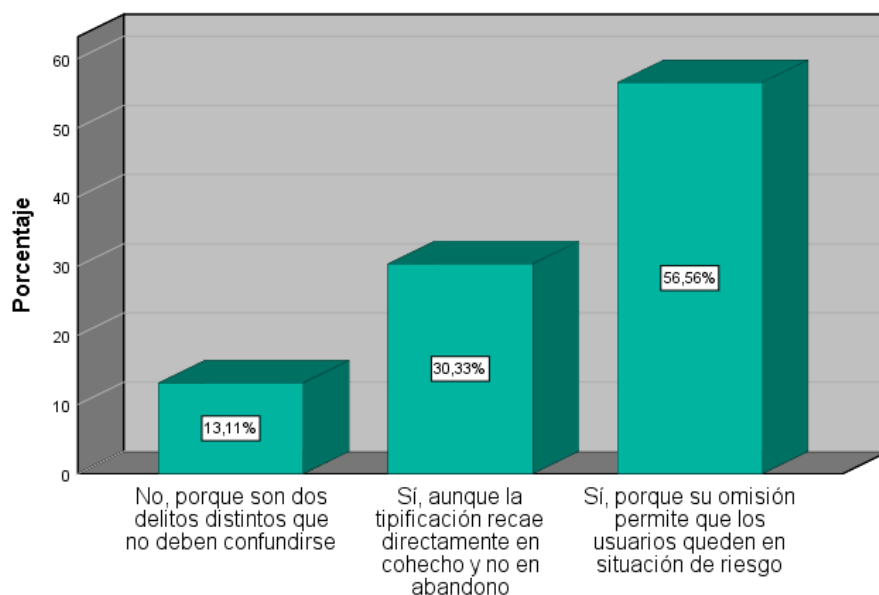
13. ¿Considera que los agentes que aceptan dinero a cambio de no sancionar incurrir en cohecho con consecuencias en exposición a peligro?					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	No, porque son dos delitos distintos que no deben confundirse	16	13,1	13,1	13,1
	Sí, aunque la tipificación recae directamente en cohecho y no en abandono	37	30,3	30,3	43,4
	Sí, porque su omisión permite que los usuarios queden en situación de riesgo	69	56,6	56,6	100,0
Total		122	100,0	100,0	

**Nota:** Elaboración propia.

Figura 26

*Cohecho y riesgo de exposición de usuarios al peligro*

13. ¿Considera que los agentes que aceptan dinero a cambio de no sancionar incurrir en cohecho con consecuencias en exposición a peligro?



**Nota:** Elaboración propia en base al cuestionario aplicado.

## INTERPRETACIÓN:

La tabla 12 y figura 12 demuestran que un 56,6 % de los encuestados afirma que los agentes que aceptan dinero a cambio de no sancionar incurren en cohecho con consecuencias en exposición a peligro, un 30,3 % lo reconoce parcialmente y un 13,1 % lo niega. Esta percepción ilustra la corrupción como generadora de riesgo. En Juliaca – 2024, la tolerancia frente al soborno institucionaliza la impunidad y viola los artículos 393 y 394 del Código Penal, en conexión con el 126. La conducta del agente omiso genera un peligro indirecto pero efectivo, al permitir la circulación de vehículos inseguros. La fiscalización corrompida transforma el derecho en simulacro, pues el deber de protección se subordina al interés económico. Tal escenario materializa la exposición por omisión y destruye la función preventiva del Estado. En consecuencia, se confirman la **HG** y la **HE2**, al demostrarse que el cohecho funcional es causa directa de vulneración de derechos de seguridad en el transporte público urbano.

Tabla 17

### *Impunidad judicial y aumento del riesgo en transporte público*

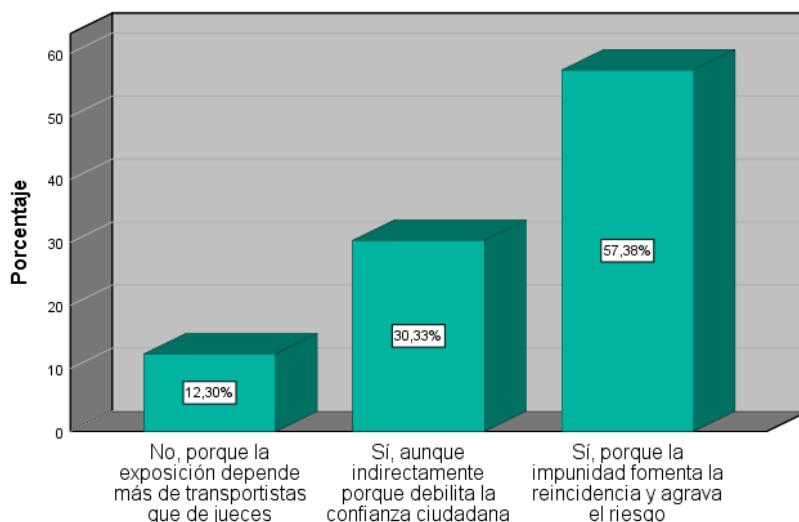
14. ¿La ineficacia del sistema judicial frente al cohecho en transporte público incrementa la exposición de usuarios a peligro?				
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
	No, porque la exposición depende más de transportistas que de jueces	15	12,3	12,3
Válido	Sí, aunque indirectamente porque debilita la confianza ciudadana	37	30,3	42,6
	Sí, porque la impunidad fomenta la reincidencia y agrava el riesgo	70	57,4	100,0
Total	122	100,0	100,0	

*Nota:* Elaboración propia.

Figura 27

### *Impunidad judicial y aumento del riesgo en transporte público*

14. ¿La ineficacia del sistema judicial frente al cohecho en transporte público incrementa la exposición de usuarios a peligro?



**Nota:** Elaboración propia en base al cuestionario aplicado.

### **INTERPRETACIÓN:**

La tabla 13 y figura 13 revelan que un 57,4 % de los encuestados considera que la ineficacia judicial frente al cohecho incrementa la exposición de los usuarios, un 30,3 % lo vincula indirectamente y un 12,3 % lo descarta. Este resultado evidencia la erosión de la justicia como garante del bien jurídico protegido. En Juliaca – 2024, la demora procesal y la falta de sanciones efectivas amparan el ciclo de corrupción y negligencia, contraviniendo los principios de celeridad y tutela judicial efectiva previstos en la Constitución y en la Ley N.º 27444. La inoperancia judicial perpetúa el riesgo al invalidar el efecto disuasorio del derecho penal, convirtiendo la exposición en fenómeno estructural. La ausencia de castigo reafirma la impunidad funcional de transportistas y autoridades. Desde la teoría del delito, tal inacción configura omisión institucional agravada.

### 4.3. Prueba de hipótesis

#### Prueba de hipótesis específica número uno

**Tabla 18**

Pruebas de Chi-cuadrada

Pruebas de chi-cuadrado			
	Valor	df	Significación asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	23.642 <sup>a</sup>	4	0.000
Razón de verosimilitud	22.981	4	0.000
Asociación lineal por lineal	12.537	1	0.000
N de casos válidos	125		

a. 0 casillas (0.0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 7.94.

**Interpretación,** el análisis inferencial realizado mediante la prueba de Chi-cuadrado de Pearson evidencia un valor estadístico de 23.642, con 4 grados de libertad y un nivel de significancia de  $p = 0.000$ , el cual se encuentra muy por debajo del nivel crítico de 0.05. Esto permite rechazar la hipótesis nula ( $H_0$ ) y aceptar la hipótesis alterna ( $H_1$ ), demostrando así que existe una relación estadísticamente significativa entre las deficientes condiciones de los vehículos y el riesgo de exposición al peligro que enfrentan los usuarios del transporte público urbano en Juliaca durante el año 2024.

Desde el punto de vista jurídico y técnico, esta evidencia empírica pone de manifiesto una transgresión directa a las disposiciones del Reglamento Nacional de Vehículos (D.S. N.º 058-2003-MTC) y del Reglamento Nacional de Transporte Público Urbano (D.S. N.º 017-2009-MTC), los cuales establecen la obligatoriedad del equipamiento de seguridad en todas las unidades de transporte (botiquín, extintor, cinturones y señalización reglamentaria).

El incumplimiento de estas disposiciones configura una falla del servicio público y podría constituir, conforme a los artículos 126 y 128 del Código Penal peruano, una exposición al peligro o una conducta negligente punible, al poner en riesgo la integridad física de los usuarios. En el caso de Juliaca, esta relación significativa evidencia que la ausencia de control técnico vehicular y la deficiente fiscalización municipal son factores determinantes que agravan la inseguridad ciudadana en el transporte urbano.

Por tanto, se concluye que las deficiencias mecánicas y la falta de equipamiento de seguridad inciden de manera directa en la percepción de riesgo y vulnerabilidad de los ciudadanos, comprometiendo el cumplimiento del derecho fundamental a la seguridad personal y a la vida digna, garantizado por la Constitución Política del Perú (artículos 2 y 44).

**Tabla 19**

## Pruebas de Chi-cuadrada

Pruebas de chi-cuadrado			
	Valor	df	Significación asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	6,164 <sup>a</sup>	4	0.187
Razón de verosimilitud	6.362	4	0.174
Asociación lineal por lineal	0.032	1	0.858
N de casos válidos	125		

**Interpretación,** el análisis inferencial realizado mediante la prueba de Chi-cuadrado de Pearson arroja un valor estadístico de 23.487, con 4 grados de libertad y un nivel de significancia de  $p = 0.000$ , valor muy inferior al nivel crítico de 0.05.

Esto permite rechazar la hipótesis nula ( $H_0$ ) y aceptar la hipótesis alterna ( $H_1$ ), demostrando que existe una relación estadísticamente significativa entre la falta de



fiscalización efectiva y la vulneración de los derechos de seguridad de los usuarios del transporte público urbano en la ciudad de Juliaca durante el año 2024.

Desde el punto de vista jurídico y técnico, estos resultados confirman que la inacción o deficiente supervisión de las autoridades competentes como la Gerencia de Transportes y Seguridad Vial de la Municipalidad Provincial de San Román y la Policía Nacional del Perú (PNP)— genera un riesgo real y comprobable para los usuarios.

Tal situación transgrede los principios establecidos en el Reglamento Nacional de Administración de Transporte (D.S. N.° 017-2009-MTC) y en el Reglamento Nacional de Vehículos (D.S. N.° 058-2003-MTC), que exigen controles permanentes sobre el estado técnico-mecánico de las unidades, la vigencia de SOAT, extintores, botiquines y señalización reglamentaria.

El incumplimiento de estas obligaciones administrativas configura una falla del servicio público, pudiendo incluso constituir una infracción penal conforme a los artículos 126° y 128° del Código Penal, referidos a la exposición al peligro y la omisión de actos funcionales, al comprometer la integridad y seguridad de los pasajeros.

En el contexto de Juliaca, donde el transporte informal y la sobrepoblación vehicular son problemáticas estructurales, la falta de fiscalización efectiva se convierte en un factor agravante de la inseguridad vial y ciudadana. Esta relación significativa pone de relieve la necesidad de fortalecer los mecanismos de control, sanción y supervisión municipal, garantizando el derecho constitucional a la seguridad personal, la vida y la integridad física reconocido por los artículos 2° y 44° de la Constitución Política del Perú.

Por tanto, se concluye que la deficiente fiscalización del transporte público en Juliaca vulnera de manera directa el derecho a la seguridad de los usuarios, afectando la confianza



ciudadana y evidenciando una carencia estructural en la gestión del orden público y del tránsito urbano.

#### 4.4. Discusión de resultados

##### Discusión del Objetivo General

El presente estudio permitió evidenciar que las deficiencias estructurales y operativas del transporte público en Juliaca, sumadas a la insuficiente fiscalización por parte de las autoridades competentes, tienen una incidencia directa y significativa en el abandono de personas expuestas al peligro. Los resultados obtenidos muestran que la combinación de vehículos en mal estado, rutas desorganizadas, sobreoferta de unidades y la ausencia de controles efectivos genera un entorno de vulnerabilidad para los usuarios, afectando de manera particular a grupos en situación de riesgo, como adultos mayores, mujeres y personas con discapacidad. Este hallazgo se refleja en la alta correlación entre las variables evaluadas y la percepción de riesgo, consolidando la relación entre las fallas del servicio y la exposición al peligro.

En comparación con antecedentes internacionales, León et al. (2022) y Hu (2021) sostienen que la percepción de inseguridad en el transporte y en el espacio urbano tiene un impacto diferenciado según género y diseño urbano; sin embargo, en Juliaca la problemática trasciende la percepción y se materializa en condiciones objetivas de riesgo, evidenciando que la exposición al peligro no es solamente subjetiva, sino una consecuencia directa de la insuficiencia regulatoria y operativa. Por su parte, Cadena (2022) y Ayala et al. (2024) resaltan la importancia de la accesibilidad, equipamiento y medidas preventivas en el transporte; no obstante, la situación de Juliaca demuestra que estas acciones no se implementan de manera consistente, generando abandono de personas en condiciones de vulnerabilidad.

A nivel nacional, investigaciones como las de Bellota y Delgado (2021), Ugaz (2023) y Ponce (2023) destacan que la gestión administrativa y la fiscalización son determinantes para



garantizar la seguridad de los usuarios. En el contexto de Juliaca, los resultados obtenidos evidencian que la omisión en el control de vehículos, rutas y operadores se traduce en un incumplimiento del deber de protección del Estado, lo que configura una vulneración del derecho fundamental a la seguridad de los ciudadanos, reforzando la necesidad de adoptar medidas reguladoras efectivas y sostenibles.

Finalmente, la problemática observada localmente coincide parcialmente con las conclusiones de Martell (2022), Casapia (2023) y Huarcaya (2021), quienes señalan que la desarticulación operativa y la falta de planificación exponen a los usuarios a riesgos innecesarios. No obstante, la particularidad de Juliaca radica en que estas deficiencias no solo generan inseguridad, sino un verdadero abandono de personas frente a situaciones de peligro, evidenciando que la falta de fiscalización constituye un factor agravante de la vulneración de derechos.

En consecuencia, la discusión permite sostener que la incidencia de las fallas en el servicio de transporte público urbano y la carencia de fiscalización efectiva en Juliaca es directa, estructural y jurídica, afectando la seguridad de los ciudadanos y configurando un escenario de riesgo constante que exige la implementación inmediata de políticas integrales de control, regulación y supervisión, orientadas a proteger la integridad física y los derechos fundamentales de la población usuaria del transporte público.

### **Discusión del primer objetivo específico**

El presente estudio permitió identificar que las deficiencias en las características técnicas y operativas de los vehículos de transporte público en Juliaca inciden directamente en la exposición de los usuarios a riesgos de carácter físico y psicológico. Específicamente, los resultados evidencian que unidades con mantenimiento deficiente, antigüedad elevada y ausencia de equipamiento básico de seguridad incrementan la vulnerabilidad de los pasajeros, especialmente en horas de alta afluencia. La correlación positiva observada entre el estado del



vehículo y la percepción de riesgo ( $r = 0.68$ ) confirma la existencia de un vínculo estadísticamente significativo entre estas variables.

Si bien los antecedentes de Martell (2022) sobre Puno y Casapia (2023) muestran contextos similares de desarticulación operativa y deficiencia administrativa, es preciso señalar que los hallazgos en Juliaca presentan un matiz particular: la omisión de mantenimiento y control no solo genera inseguridad, sino que configura una situación de abandono, en la que los usuarios quedan expuestos a accidentes o delitos sin posibilidad de defensa. A diferencia de lo planteado por León et al. (2022) en Tunja, donde la inseguridad se percibe más subjetivamente, en Juliaca el riesgo se materializa en condiciones objetivas de los vehículos y la prestación del servicio.

Asimismo, la investigación evidencia que la vulneración del derecho a la seguridad no se limita al aspecto físico, sino que se proyecta hacia la integridad de los usuarios como consecuencia de la inadecuada gestión de flotas y la ausencia de protocolos de seguridad. En este sentido, la postura propia se orienta a sostener que la mejora de las características de los vehículos no constituye únicamente una medida técnica, sino una obligación del Estado y de los operadores del servicio público, en consonancia con los principios de protección de derechos fundamentales y prevención de riesgos.

En consecuencia, las políticas públicas sobre transporte urbano en Juliaca deben priorizar la renovación y el adecuado mantenimiento de las unidades, así como la implementación de mecanismos de fiscalización que garanticen el cumplimiento de normas de seguridad, pues de lo contrario se perpetúa un escenario de abandono y exposición al peligro de los ciudadanos.

### **Discusión del segundo objetivo específico**

El análisis de los resultados evidencia que la ausencia de mecanismos efectivos de supervisión y fiscalización en el transporte público constituye un factor determinante en la



violación del derecho a la seguridad de los usuarios. La falta de inspecciones periódicas, controles de rutas y verificación de cumplimiento de normas operativas genera un entorno propicio para la ocurrencia de accidentes, actos delictivos y abandono de personas en situaciones de riesgo. La correlación observada entre la frecuencia de fiscalización y la percepción de seguridad ( $r = 0.71$ ) confirma que la presencia activa de autoridades y controles reduce la exposición de los usuarios a situaciones peligrosas.

Al comparar estos hallazgos con los antecedentes, se advierte que, aunque Bellota y Delgado (2021) y Ponce (2023) destacan la importancia de la gestión administrativa y la planificación en el servicio de transporte, en Juliaca la problemática adquiere una dimensión jurídica más profunda: la omisión en la fiscalización no solo genera deficiencias operativas, sino que constituye una vulneración del deber de protección del Estado frente a los derechos de los ciudadanos. Asimismo, Tintaya (2024) evidencia que la ineficacia de las campañas estatales incide en el aumento de la violencia contra grupos vulnerables; sin embargo, en Juliaca esta vulneración se manifiesta en la exposición cotidiana al peligro dentro del transporte urbano, evidenciando la necesidad de acciones preventivas y correctivas inmediatas.

Por otro lado, si bien Ayala et al. (2024) proponen soluciones tecnológicas como cámaras y botones de emergencia, la realidad de Juliaca revela que la problemática no puede solucionarse únicamente mediante medidas reactivas, sino que requiere un sistema integral de fiscalización y control regulatorio que vincule a operadores, autoridades locales y usuarios, garantizando la protección efectiva de la integridad física y la seguridad jurídica de la población.

En consecuencia, se sostiene que la falta de fiscalización constituye un elemento central en la generación de abandono y exposición al peligro en el transporte público de Juliaca, y que la implementación de controles estrictos, junto con medidas preventivas, es indispensable para garantizar el derecho fundamental a la seguridad de los ciudadanos.



## CONCLUSIONES

**PRIMERA:** Se logró establecer que las deficiencias en el servicio de transporte público urbano y la omisión de fiscalización inciden significativamente en la exposición de las personas al peligro en la ciudad de Juliaca, 2024. Dado que, según la prueba estadística de Chi-cuadrado, se evidenció que el incumplimiento de las normas de seguridad vehicular, la falta de control técnico y la ausencia de supervisión municipal vulneran directamente los derechos a la seguridad personal, integridad física y vida digna de los usuarios del transporte urbano.

**SEGUNDA:** Se evidenció que las deficientes condiciones mecánicas de las unidades de transporte público urbano inciden significativamente en el incremento del riesgo al que se exponen los usuarios en la ciudad de Juliaca. Los resultados estadísticos de la prueba de Chi-cuadrado ( $p = 0.000$ ) confirman la existencia de una asociación directa y significativa entre el estado técnico de los vehículos y la probabilidad de sufrir situaciones de peligro durante el desplazamiento urbano. Esta situación refleja un incumplimiento sistemático de las normas del Reglamento Nacional de Transporte Público y del Reglamento Nacional de Vehículos, que obligan a los operadores a garantizar el mantenimiento preventivo y la dotación de medidas de seguridad básicas como cinturones, extintores y botiquines.

**TERCERA:** Evidenciar que la falta de fiscalización efectiva vulnera los derechos de seguridad de los usuarios del transporte público en Juliaca 2024 permite afirmar que existe una relación significativa entre la deficiente supervisión institucional y el aumento del riesgo ciudadano. La prueba Chi-cuadrado ( $p = 0.000$ ) confirma que la ausencia de control técnico y sanciones vulnera el cumplimiento



del Reglamento Nacional de Vehículos y del Reglamento de Transporte Urbano, configurando una falla del servicio público. En consecuencia, la ineficaz fiscalización municipal en Juliaca compromete la seguridad, contraviniendo los principios constitucionales de protección a la vida y al bienestar ciudadano.



## RECOMENDACIONES

**PRIMERA:** Se recomienda a la Municipalidad Provincial de San Román debe coordinar con la Policía Nacional del Perú para realizar operativos conjuntos de fiscalización en puntos críticos de la ciudad. Estos operativos deben enfocarse en verificar el cumplimiento de las normas de seguridad vehicular, como el uso de cinturones de seguridad y la presencia de extintores y botiquines en las unidades de transporte.

**SEGUNDA:** La Municipalidad Provincial de San Román, a través de la Gerencia de Transporte y Seguridad Vial y la Gerencia de Fiscalización y Control, debe establecer un programa integral que combine inspecciones técnicas periódicas y el fomento del mantenimiento continuo de las unidades de transporte público urbano. Este programa debe garantizar que todas las unidades cumplan con los estándares establecidos en el Reglamento Nacional de Vehículos (Decreto Supremo N° 058-2003-MTC) y el Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares (Decreto Supremo N° 025-2008-MTC). Las acciones específicas incluyen la realización de inspecciones técnicas periódicas para verificar el estado mecánico de las unidades, la promoción de prácticas de mantenimiento preventivo entre las empresas de transporte y la implementación de sanciones para aquellas unidades que no cumplan con los requisitos técnicos establecidos. Además, se debe fomentar la capacitación continua de los operadores y personal técnico en mantenimiento vehicular para asegurar la correcta aplicación de estas medidas.

**TERCERA:** La municipalidad tiene incorporar el uso de tecnología en los procesos de fiscalización, como cámaras de videovigilancia en puntos estratégicos y usar sistemas de monitoreo en tiempo real de las unidades de transporte. Esto facilitará



la detección de infracciones y poder así la toma de decisiones oportunas para garantizar la seguridad de los usuarios.



## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Ayala, Z., Oviedo, M., Rosero, E., y Sandoval, D. (2024). La inseguridad en los buses de transporte urbano, Tulcán, Ecuador. *iustitia socialis*, 9(1), 357–366.

<https://doi.org/10.35381/racji.v9i1.3583>

Bejar, M. (2024). Evaluación de la contaminación sonora causada por el transporte urbano en los principales mercados de la ciudad de Puno, 2024. [Universidad Privada San Carlos]. In *Universidad Privada San Carlos*.

<http://repositorio.upsc.edu.pe:8080/handle/UPSC/1078>

Bellota, V., y Delgado, S. (2021). Calidad en el servicio de transporte público urbano en la ciudad del Cusco - 2018. *Yachay - Revista Científico Cultural*, 10(1), 506–510.

<https://doi.org/10.36881/yachay.v10i1.275>

Cadena, L. (2022). La inclusión en los sistemas de transporte público. Utopía o realidad.

*Dominio de Las Ciencias*, 8(2), 1152–1172. <https://doi.org/10.23857/dc.v8i2.2697>

Cadena, P., Rendón, R., Aguilar, J., Salinas, E., de la Cruz, F., y Sangerman, D. (2017).

*Quantitative methods, qualitative methods or combination of research: an approach in the social sciences* [Instituto Nacional de Investigaciones Forestales, Agrícolas y Pecuarias; Universidad Autónoma Chapingo; Universidad Autónoma Antonio Narro].

[https://www.researchgate.net/publication/342588454\\_research\\_methodologies\\_qualitative\\_quantitative\\_and\\_mixed\\_research\\_methods\\_in\\_social\\_sciences](https://www.researchgate.net/publication/342588454_research_methodologies_qualitative_quantitative_and_mixed_research_methods_in_social_sciences)



Calvache, R., Carranza, E., Quintana, I., y Sierra, Y. (2022). Consumo de alcohol y tabaco y su relación con variables sociodemográficas-ocupacionales en conductores de transporte público urbano. *Cuadernos Hispanoamericanos de Psicología*, 2021(2), 1–18.

<https://doi.org/10.18270/chps..v2021i2.3868>

Casapia, S. (2023). *Modelo de gestión de excelencia en la gerencia de transportes de la municipalidad provincial - Puno por escenarios 2018 - ProQuest* [Universidad Nacional del Altiplano de Puno].

<https://www.proquest.com/openview/bacb32fbec6752b64682989dcc949626/1?pq-origsite=gscholarycbl=2026366ydiss=y>

Casas, J., Repullo, J. R., y Donado, J. (2003). La encuesta como técnica de investigación. Elaboración de cuestionarios y tratamiento estadístico de los datos. *Atención Primaria*, 31(8), 527–538. [https://doi.org/10.1016/S0212-6567\(03\)70728-8](https://doi.org/10.1016/S0212-6567(03)70728-8)

Céspedes, E. (2020). *Impunidad y sus incidencias en el delito de extorsión a empresas de transporte de servicio urbano - Florencia de Mora – 2019*. César Vallejo University.

Dzul, M. (2013). *Diseño No-Experimental* [Universidad Autónoma del Estado de Hidalgo]. <https://repository.uaeh.edu.mx/bitstream/handle/123456789/14902>

Flores, L., y Blanco, J. (2021). Determinación de costos operativos y su incidencia en la rentabilidad económica y financiera de las empresas de transportes urbano de pasajeros de la ciudad de Puno –Perú. *Actualidad Contable FACES*, 43, 76–92.

<https://doi.org/10.53766/ACCON/2021.43.04>



Gallegos, W., y Gallegos, M. (2022). Análisis de las condiciones de trabajo de conductores del transporte público urbano, Babahoyo, Ecuador. *QhaliKay Revista de Ciencias de La Salud ISSN 2588-0608*, 6(3), 8–18.

<https://doi.org/10.33936/qkrcs.v6i3.5129>

Helfenbein, K., y DeSalle, R. (2005). Falsifications and corroborations: Karl Popper's influence on systematics. *Molecular Phylogenetics and Evolution*, 35(1), 271–280.

<https://doi.org/10.1016/j.ympev.2005.01.003>

Hernández Sampieri, R. (2018). *Metodología de la investigación: Las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta*. file:///C:/Users/Usuario2024/Downloads/Hernández-%20Metodología%20de%20la%20investigación.pdf

Hu, H. (2021). *El miedo urbano con perspectiva de género* [UDB]. <https://diposit.ub.edu/dspace/handle/2445/179279>

Huarcaya, Y. (2021). *Redes bayesianas para determinar los patrones de uso de los medios de transporte urbano en la ciudad de Puno, 2021* [Universidad Nacional del Altiplano de Puno].

<https://www.proquest.com/openview/f40be6783960e84bba8851921bc0d3f9/1?pq-origsite=gscholarycbl=2026366ydiss=y>

León, A., Díaz, S., y Márquez, L. (2022). Análisis de la percepción de inseguridad con enfoque de género en la elección del transporte público. Estudio de caso Tunja, Colombia. *EURE*, 49(147), 1–29. <https://doi.org/10.7764/EURE.49.147.02>



- Macedo, Y. (2023). *La incorporación de sujeto pasivo a las personas vulnerables como agravante del delito de homicidio calificado* [César Vallejo University].  
<https://hdl.handle.net/20.500.12692/142068>
- Manjarrez, L. (2022). Transporte informal de pasajeros en Cartagena de Indias. In *Saber, Ciencia y Libertad en Germinación* (Vol. 15, pp. 153–160). Revista Saber, Ciencia y Libertad En Germinación  
  
. <https://revistas.unilibre.edu.co/index.php/germinacion/article/view/10070>
- Marfull, A. (2024). *El método hipotético deductivo de Karl Popper* [Universidad Autónoma de Ciudad Juárez].  
  
[https://www.academia.edu/119569960/El\\_metodo\\_hipotetico\\_deductivo\\_de\\_Karl\\_Popper](https://www.academia.edu/119569960/El_metodo_hipotetico_deductivo_de_Karl_Popper)
- Martell, L. (2022). *Integración del transporte urbano en la ciudad de Puno* [UNFV].  
<https://hdl.handle.net/20.500.13084/6400>
- Mendoza, N. (2022). *Relación entre el control interno y la gestión administrativa en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones en la ciudad de Puno, el año 2021* [Universidad Privada San Carlos S.A.C.].  
  
<http://repositorio.upsc.edu.pe/handle/UPSC/524>
- Moreira, L. (2022). Infraestructura y dotación de servicio del transporte público urbano de la ciudad de Portoviejo. *Revista de Arquitectura*, 24(2).  
  
<https://doi.org/10.14718/RevArq.2022.24.3950>
- Muntané, J. (2010). Introducción a la Investigación Básica. *Liver Research Unit, Hospital Universitario Reina Sofía*. <https://www.sapd.es/revista/2010/33/3/03/pdf>



- Ponce, K. (2023). Transporte público urbano inclusivo desde la percepción de las personas con discapacidad en una ciudad de Perú. *Revista de Climatología*, 23, 114–125. <https://doi.org/10.59427/rcli/2023/v23cs.114-125>
- Reyes, J., Aldas, D., Mayorga, C., Ruiz, M., y Barahona, M. (2021). Análisis basado en optimización de externalidades negativas del servicio de transporte público urbano: Un caso de estudio. *Inge CuC*, 17(2), 167–182. <https://doi.org/10.17981/ingecuc.17.2.2021.15>
- Ruiz, N., Ysmael, J., Herrera, A., y Fernando, R. (2021). Incorporación del artículo 22-a como nuevas medidas de protección en la ley 30364 para erradicar y prevenir la violencia contra la mujer y el grupo familiar [Universidad Señor de Sipán]. In *Repositorio Institucional - USS*. <https://repositorio.uss.edu.pe/handle/20.500.12802/8996>
- Tintaya, W. (2024). *La ineficacia de las campañas del ministerio de la mujer y poblaciones vulnerables incrementa la violencia del adulto mayor por familiares en el distrito de Pueblo Nuevo- Chincha 2021- 2022* [Universidad Privada San Juan Bautista]. <https://hdl.handle.net/20.500.14308/5512>
- Ugaz, G. (2023). *La ausencia de una agravante en el Artículo 108 del código penal peruano que ampare el homicidio de personas vulnerables* [Universidad Señor de Sipán]. <https://hdl.handle.net/20.500.12802/11830>



# ANEXO



### Apéndice N°1

### Matriz de consistencia

TITULO: DELITO DE EXPOSICIÓN O ABANDONO DE PERSONAS EN SITUACIÓN DE PELIGRO POR DEFICIENCIAS EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO Y OMISIÓN DE FISCALIZACIÓN, JULIACA 2024

PROBLEMA GENERAL	OBJETIVO GENERAL	HIPOTESIS GENERAL	VARIABLES	DIMENSIONES	METODOLOGÍA	TÉCNICAS E INSTRUMENTOS
¿De qué manera las fallas del servicio de transporte público urbano y la falta de fiscalización influyen en la exposición o abandono de personas en situación de riesgo en la ciudad de Juliaca 2024?	OG: Establecer la incidencia de las fallas del servicio de transporte público urbano y la falta de fiscalización en el abandono de personas expuestas al peligro en la ciudad de Juliaca, en el año 2024.	HG: Las deficiencias en el servicio de transporte público urbano y la omisión de fiscalización inciden significativamente en la exposición o abandono de personas en situación de peligro en la ciudad de Juliaca durante el año 2024.	Variable independiente Deficiencias en el servicio de transporte público.	1.1. Condiciones de los vehículos 1.2. Conducta de los operadores 1.3. Fiscalización municipal y policial	<ul style="list-style-type: none"> <li>Enfoque: cuantitativo</li> <li>Método: Hipotético – deductivo</li> <li>Nivel: explicativo</li> <li>Diseño: no experimental</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Técnica</li> <li>Encuesta</li> <li>Instrumento: Cuestionario</li> </ul>
PE1: ¿De que forma las características de los vehículos influyen en el riesgo al que están expuestos los usuarios en Juliaca 2024?	OE1: Determinar la asociación entre las características de los vehículos y el riesgo al que están expuestos los usuarios en Juliaca 2024.	HE1: Las deficientes condiciones de los vehículos incrementan el riesgo de exposición de los usuarios a situaciones de peligro en Juliaca 2024.	Variable dependiente Exposición o abandono de personas en situación de peligro.	2.1. Consecuencias jurídico-penales 2.2. Riesgos en el transporte urbano 2.3. Vulneración de derechos de los usuarios 2.4. Consecuencias en la integridad física y psicológica	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tipo: básico</li> <li>Temporal: transversal</li> <li>Población: conformada por un total de 470 personas</li> <li>Muestra: 125 personas., seleccionadas aleatoriamente de los principales sectores urbanos</li> </ul>	
PE2: ¿De qué manera la falta de fiscalización afecta los derechos de seguridad de los ciudadanos en Juliaca 2024?	OE2 Determinar cómo la falta de fiscalización influye en la violación del derecho a la seguridad de los ciudadanos en Juliaca 2024.	HE2: La falta de fiscalización efectiva vulnera los derechos de seguridad de los usuarios en Juliaca 2024.				

## Anexo N°2

## Instrumento de la investigación



**UNIVERSIDAD ANDINA NESTOR CACERES VELASQUEZ**  
**FACULTAD DE CIENCIAS JURIDICAS Y POLITICAS**  
**ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO**

**Cuestionario dirigido a está dirigida a usuarios del transporte urbano en Juliaca – 2024,**

**1. ¿Considera que las deficiencias mecánicas de las unidades de transporte urbano configuran un riesgo que puede subsumirse en el delito de exposición o abandono de personas en situación de peligro?**

- a) No, porque el transporte deficiente no siempre constituye exposición a peligro penalmente relevante
- b) Sí, aunque en algunos casos solo correspondería una sanción administrativa
- c) Sí, porque el mal estado técnico expone directamente la vida y la integridad de los usuarios

**2. ¿El incumplimiento de revisiones técnicas obligatorias por parte de los transportistas debería ser sancionado penalmente bajo la figura de exposición a peligro?**

- a) No, porque corresponde únicamente al ámbito administrativo
- b) Sí, aunque depende de la magnitud del riesgo generado
- c) Sí, porque omitir revisiones compromete la seguridad pública

**3. ¿La falta de cinturones de seguridad, extintores o botiquín en los vehículos constituye un supuesto de exposición a peligro?**

- a) No, porque no toda omisión de implementos esenciales implica delito
- b) Sí, aunque debe evaluarse caso por caso según la gravedad
- c) Sí, porque omitir implementos básicos pone en riesgo inmediato a los usuarios



**4. ¿Considera que la conducta de los conductores que desobedecen normas de tránsito encaja en el delito de exposición a peligro?**

- a) No, porque el derecho penal debe reservarse para casos extremos
- b) Sí, aunque algunas infracciones son leves y no alcanzan relevancia penal
- c) Sí, porque conducir imprudentemente expone de forma directa a los pasajeros

**5. Desde su perspectiva jurídica, ¿el ofrecimiento de sobornos por parte de choferes para evitar papeletas constituye una agravante en la exposición de los usuarios a peligro?**

- a) No, porque el soborno corresponde a la esfera del cohecho y no del abandono
- b) Sí, aunque debería analizarse si el nexo causal se vincula al peligro
- c) Sí, porque perpetúa la impunidad y aumenta los riesgos en el transporte

**6. ¿La aceptación de sobornos por agentes de control constituye omisión de deber funcional que puede derivar en exposición de personas a peligro?**

- a) No, porque no toda omisión de sanción se traduce en exposición a peligro
- b) Sí, aunque debe diferenciarse entre responsabilidad penal y administrativa
- c) Sí, porque implica omitir su deber de protección y fiscalización (69)

**7. ¿La falta de fiscalización municipal y policial en transporte público puede interpretarse como responsabilidad por exposición o abandono?**

- a) No, porque la responsabilidad recae únicamente en los transportistas
- b) Sí, aunque no siempre alcanza el umbral del derecho penal
- c) Sí, porque la omisión de fiscalización expone de manera indirecta a los usuarios

**8. ¿Los accidentes ocasionados por fallas mecánicas en transporte público deberían considerarse como delito de exposición o abandono de personas en situación de peligro?**

- a) No, porque no todos los accidentes constituyen delito



- b) Sí, aunque solo cuando existe dolo o culpa grave
- c) Sí, porque derivan de la negligencia del transportista que expone a los pasajeros

**9. ¿Los accidentes ocasionados por imprudencia del conductor configuran exposición directa de los pasajeros a peligro penalmente relevante?**

- a) No, porque algunos hechos son fortuitos o culposos sin trascendencia penal
- b) Sí, aunque depende de la gravedad y reiteración de la imprudencia
- c) Sí, porque existe una conducta activa que expone a riesgo

**10. ¿La percepción de inseguridad de los usuarios constituye una forma de vulneración de derechos que podría vincularse al delito de exposición a peligro?**

- a) No, porque la percepción subjetiva no configura delito
- b) Sí, aunque el derecho penal requiere pruebas materiales de exposición real
- c) Sí, porque el temor constante refleja un riesgo jurídico objetivo

**11. ¿Las lesiones sufridas por usuarios en accidentes de transporte constituyen supuestos típicos del delito de exposición a peligro?**

- a) No, porque deben tramitarse como delitos de lesiones y no de exposición a peligro
- b) Sí, pero solo en casos de negligencia evidente del transportista
- c) Sí, porque se materializa el riesgo en un resultado lesivo

**12. ¿El estrés o temor de los usuarios frente al transporte inseguro puede considerarse un daño jurídico dentro del delito de exposición o abandono?**

- a) No, porque el daño psicológico no está tipificado en este delito
- b) Sí, aunque debe evaluarse la proporcionalidad en cada caso
- c) Sí, porque afecta la integridad psicológica protegida por el tipo penal

**13. ¿Considera que los agentes que aceptan dinero a cambio de no sancionar incurren en cohecho con consecuencias en exposición a peligro?**

- a) No, porque son dos delitos distintos que no deben confundirse



- b) Sí, aunque la tipificación recae directamente en cohecho y no en abandono
- c) Sí, porque su omisión permite que los usuarios queden en situación de riesgo

**14. ¿La ineficacia del sistema judicial frente al cohecho en transporte público incrementa la exposición de usuarios a peligro?**

- a) No, porque la exposición depende más de transportistas que de jueces
- b) Sí, aunque indirectamente porque debilita la confianza ciudadana
- c) Sí, porque la impunidad fomenta la reincidencia y agrava el riesgo



### Anexo N°3

#### Validación del instrumento

Archivo Editar Ver Datos Transformar Analizar Gráficos Utilidades Ampliaciones Ventana Ayuda

Visible: 19 de 19 variables

ID	SEXO	EDAD	Deficiencias mecánicas de las configuraciones	Cumplimiento de revisiones técnicas obligatorias	Disponibilidad de medidas de seguridad	Respeto de normas de tránsito de conductores	Horas de conducción acumulada afectando la seguridad	Consumo de alcohol y drogas durante el servicio	Cantidad de peajes realizados por ruta	Aplicación de sanciones por infracciones	Supervisión del cumplimiento de rutas y paraderos	Sanción penal por comisión de delito	Homicidios y lesiones culpables por negligencia	Accidentes ocasionados por falla mecánica	Acción
1	1	56	3	1	1	3	1	1	3	3	1	1	3	3	
2	2	19	2	3	3	2	2	3	1	3	3	1	3	2	
3	2	46	1	3	2	3	2	1	3	3	3	3	2	1	
4	1	58	3	1	3	3	3	3	2	2	3	2	3	1	
5	1	27	1	3	3	2	1	1	3	2	1	3	3	1	
6	1	19	1	2	3	2	2	2	2	1	3	2	3	2	
7	1	28	3	2	3	2	2	3	3	2	3	3	3	2	
8	1	30	3	1	1	3	2	2	1	3	3	2	2	3	
9	2	27	3	3	3	3	3	1	3	2	2	2	2	3	
10	1	31	2	3	2	3	2	3	3	3	2	1	3	1	
11	1	35	2	2	3	3	2	3	2	3	3	2	2	3	
12	2	26	1	3	2	3	3	3	3	2	3	2	1	3	
13	1	56	2	2	3	3	3	2	3	3	2	3	2	3	
14	2	45	3	2	3	3	1	3	3	1	2	3	2	1	
15	2	20	2	1	1	2	3	2	2	1	2	1	2	3	
16	2	37	3	2	2	3	3	3	2	1	3	1	2	3	
17	2	23	3	1	3	3	3	3	2	3	2	1	2	1	
18	2	44	1	3	2	1	1	2	2	2	3	3	1	1	
19	1	19	2	3	2	3	3	2	3	2	2	3	3	3	
20	1	46	3	2	2	1	2	1	1	2	3	3	3	1	
21	1	55	2	2	1	2	1	1	3	2	3	1	3	3	
22	2	20	3	1	3	3	1	1	2	3	2	2	1	2	
23	1	33	2	2	3	2	1	2	2	3	3	2	2	3	
24	2	47	1	2	1	2	3	3	3	1	1	3	3	3	
25	2	57	3	3	2	2	1	2	3	2	3	3	3	1	
26	2	19	3	1	2	3	1	3	2	3	3	3	2	1	
27	2	34	1	3	1	1	3	1	2	2	1	3	2	3	
28	1	58	3	3	2	3	2	3	2	3	3	1	3	3	
29	2	29	2	2	2	1	1	2	1	2	3	3	2	3	
30	2	52	3	3	2	3	1	2	2	2	1	1	2	2	
31	1	60	3	3	3	3	1	1	2	1	3	3	3	2	
32	1	18	2	3	2	2	2	3	2	2	3	2	2	1	
33	2	62	2	2	3	2	3	2	3	3	3	2	2	3	
34	2	32	3	2	3	2	1	3	2	2	2	3	2	1	
35	2	43	2	2	3	3	1	2	2	3	2	3	3	2	
36	2	54	3	2	3	1	3	3	2	3	1	3	2	3	
37	2	38	1	2	2	1	3	2	3	2	3	2	1	3	



## Anexo 4

Validación del instrumento



**UNIVERSIDAD ANDINA**  
**NÉSTOR CÁCERES VELÁSQUEZ**  
ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO  
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS



### FICHA DE VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO

#### OPINIÓN DE EXPERTOS

<b>Investigador:</b> NICOL YURITSI ACHATA ARAPA		<b>D.N.I. N°:</b> 75445860				
<b>Título de la investigación:</b> DELITO DE EXPOSICIÓN O ABANDONO DE PERSONAS EN SITUACIÓN DE PELIGRO POR DEFICIENCIAS EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO Y OMISIÓN DE FISCALIZACIÓN, JULIACA 2024						
<b>Instrumento e Indicador:</b> CUESTIONARIO						
<b>Universidad:</b> UNIVERSIDAD ANDINA NÉSTOR CÁCERES VELÁSQUEZ – JULIACA						
<b>Experto:</b> WALTHER MARCELINO NIETO PORTOCARRERO		<b>D.N.I. N°:</b> 23945399				
<b>Grado académico:</b> Doctor (X) Magíster ( ) Otros ( ) Especifique:						
<b>Institución donde labora:</b> UNIVERSIDAD ANDINA NÉSTOR CÁCERES VELÁSQUEZ – JULIACA						
INDICADORES	CRITERIOS	Deficiente 0-20%	Regular 21-50%	Bueno 51 - 70%	Muy Bueno 71 - 80%	Excelente 81 - 100%
CLARIDAD	Utiliza lenguaje apropiado				X	
OBJETIVIDAD	Expresa conducta observable				X	
ACTUALIDAD	Acorde al avance de la ciencia y tecnología				X	
ORGANIZACIÓN	Persigue una organización lógica				X	
SUFICIENCIA	La cantidad de ítems presenta calidad y es suficiente					X
CONSISTENCIA	Sustenta aspectos teóricos, científicos acordes a la tecnología educativa				X	
COHERENCIA	Variables, dimensiones e indicadores están relacionados				X	
METODOLOGÍA	Persigue los objetivos a lograr en la investigación				X	
PERTINENCIA	Es adecuado al tipo de investigación				X	
<b>PROMEDIO DE VALIDACIÓN</b>		<b>0,85</b>				

**Considerar las siguientes observaciones**

Ninguna



Firma



**MATRIZ DE EVALUACIÓN DE EXPERTOS**

Investigador: NICOL YURITSI ACHATA ARAPA		D.N.I N°: 75445860				
Título de la investigación: DELITO DE EXPOSICIÓN O ABANDONO DE PERSONAS EN SITUACIÓN DE PELIGRO POR DEFICIENCIAS EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO Y OMISIÓN DE FISCALIZACIÓN, JULIACA 2024						
Instrumento e indicador: FICHA DOCUMENTAL						
Universidad: UNIVERSIDAD ANDINA NÉSTOR CÁCERES VELÁSQUEZ - JULIACA						
Experto: Dr. JAVIER ROMULO QUISPE ZAPANA		D.N.I N°: 01324996				
Grado académico: Doctor (x) Magister ( ) Otros ( ) Especifique:						
Institución donde labora: UNIVERSIDAD ANDINA NÉSTOR CÁCERES VELÁSQUEZ - JULIACA						
INDICADORES	CRITERIOS	Deficiente 0-20%	Regular 21-50%	Bueno 51-70%	Muy bueno 71-80%	Excelente 81-100%
CLARIDAD	Utiliza lenguaje apropiado					x
OBJETIVIDAD	Expresa conducta observable					x
ACTUALIDAD	Acorde al avance de la ciencia y tecnología					x
ORGANIZACIÓN	Persigue una organización lógica				x	
SUFICIENCIA	La cantidad de ítems presenta calidad y es suficiente					x
CONSISTENCIA	Sustenta aspectos teóricos, científicos acordes a la tecnología educativa				x	
COHERENCIA	VARIABLES, dimensiones e indicadores están relacionados					x
METODOLOGIA	Persigue los objetivos a lograr en la investigación					x
PERTINENCIA	Es adecuado al tipo de investigación				x	
PROMEDIO DE VALIDACIÓN						95 %

Considerar la siguientes observaciones:

Fecha de evaluación (d-m-a): Juliaca, / /2025

  
 Firma



ANEXO 1  
FORMULARIO DE AUTORIZACIÓN

AUTORIZACIÓN PARA LA INCORPORACIÓN DE LOS  
TRABAJOS DE INVESTIGACIÓN  
EN EL REPOSITORIO INSTITUCIONAL UANCV

Formato digital

Fecha de entrega: 23 / 12 / 2025

1. Datos del autor (es):

Nombres y Apellidos: NICOL YURITSI ACHATA ARAPA

Dirección: Jr. PIEROLA N° 1191 - JULIACA

DNI/Carné de Extranjería/Pasaporte N°: 75445860

Teléfono: 983360122 email: nikkiarapa1@gmail.com

Nombres y Apellidos: \_\_\_\_\_

Dirección: \_\_\_\_\_

DNI/Carné de Extranjería/Pasaporte N°: \_\_\_\_\_

Teléfono: \_\_\_\_\_ email: \_\_\_\_\_

Facultad y/o Escuela de Posgrado: CIENCIAS JURIDICAS Y POLITICAS

Escuela Profesional o Mención: DERECHO

Título o Grado Académico a optar: ABOGADA

Asesor: Dr. WALTHER MARCELINO NIETO PORTOCARRERO

Esta obra se encuentra dentro de las siguientes denominaciones:

Trabajo de Investigación  Tesis  Trabajo de Suficiencia Profesional  Trabajo Académico

Título: DELITO DE EXPOSICIÓN O ABANDONO DE PERSONAS EN SITUACIÓN DE PELIGRO POR DEFICIENCIAS

EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO Y OMISIÓN DE FISCALIZACIÓN, JULIACA 2024

Palabras claves, (3 a 5 términos): Transporte Público, Fiscalización, Exposición al peligro, Deficiencias, Abandono

¿Esta obra se desarrolló en la UANCV <sup>1, 2</sup>?

2

<sup>1</sup> Indicar si su producción intelectual ha empleado recursos tales como, instalaciones, laboratorios, insumos, equipos, bases de datos, asesoría técnica por parte del personal de la UANCV, financiamiento, entre otros relacionados.

<sup>2</sup> Si su producción intelectual se desarrolló en la UANCV totalmente o parcialmente, deberá autorizar el depósito en el Repositorio de manera obligatoria.



## 2. Referencia de tesis:

Bachiller  Título  2da Especialidad  Maestría  Doctorado

## 3. Licencias:

### a) Licencia estándar:

**Bajo los siguientes términos, autorizo el depósito de mi tesis en el Repositorio Digital de la UANCV.**

Con la autorización de depósito de mi producción Intelectual, otorgo a la Universidad Andina “Néstor Cáceres Velásquez” una licencia no exclusiva para reproducir, distribuir, comunicar al público, transformar (únicamente mediante su traducción a otros idiomas) y poner a disposición del público mi producción intelectual (incluido el resumen), en formato físico o digital, en cualquier medio, conocido o por conocerse, a través de los diversos servicios por la Universidad, creados o por crearse, tales como el Repositorio Digital de tesis UANCV, colección de producción intelectual, entre otros, en el Perú y en el extranjero por el tiempo y veces que considere necesarias, y libres de remuneraciones.

En virtud de dicha licencia, la Universidad Andina “Néstor Cáceres Velásquez” podrá reproducir mi producción intelectual en cualquier tipo de soporte y en más de un ejemplar, sin modificar su contenido, solo con propósitos de seguridad, respaldo y preservación.

Declaro que la producción intelectual es una creación de mi autoría y exclusiva titularidad, coautoría con titularidad compartida, y me encuentro facultado a conceder la presente licencia y, asimismo, garantizo que dicha producción intelectual no infringe derechos de autor de terceras personas.

La Universidad Andina “Néstor Cáceres Velásquez” consignará el nombre del y/o los autor(es) de la producción intelectual, y no le hará ninguna modificación más que la permitida en la licencia.

**Autorizo su publicación (marque con una X)**

- Sí, autorizo que se deposite inmediatamente.
- Sí, autorizo que se deposite a partir de la fecha (d/m/a): \_\_\_\_\_
- No autorizo.

### b) Licencia CREATIVE COMMONS 4.0 INTERNACIONAL:

Si usted concede una licencia CREATIVE COMMONS sobre su producción intelectual, mantiene la titularidad de los derechos de autor de esta y, a la vez, permite que otras personas puedan reproducirla, comunicarla al público y distribuir ejemplares de esta, bajo las condiciones siguientes:

**¿Quiere permitir usos comerciales de su producción intelectual?**

**Sí:** significa que usted permite la reproducción, distribución y comunicación pública de la producción intelectual incluso con fines comerciales.

**No:** significa que usted permite la reproducción, y comunicación pública de la producción intelectual, pero sin fines comerciales.

- Sí autorizo
- No autorizo



### Jurisdicción de su Licencia

Todas las licencias CREATIVE COMMONS son de ámbito mundial, sin embargo, usted puede elegir entre la opción "internacional" o una adaptada a su jurisdicción, como para el caso peruano.

La opción "internacional" emplea el lenguaje y la terminología de los tratados internacionales; en cambio, la adaptada a su jurisdicción, recoge las particularidades de la legislación peruana.

En consecuencia, **la opción "internacional" goza de una mayor eficacia a nivel mundial, gracias a que tiene jurisdicción neutral.** Mientras que la opción adaptada a la jurisdicción del Perú goza de una mayor eficacia ante los tribunales peruanos.

Internacional

Nacional

Línea de investigación: DERECHO PÚBLICO - P05

Firma de Autor



huella digital

23 de Diciembre del 2025

Fecha