



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



**ANÁLISIS DE LA ACTITUD DE LOS CONDUCTORES
DE TRANSPORTE URBANO Y SU INCIDENCIA
DE ACCIDENTES GENERADORES DE
DAÑO, CIUDAD DE PUNO 2024**

TESIS PRESENTADA POR:

Bach. ROYER VENANCIO CHURATA GUTIERREZ

PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE:
ABOGADO

JULIACA – PERÚ
2024



UNIVERSIDAD ANDINA

NÉSTOR CÁCERES VELÁSQUEZ

FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS

ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO

**ANÁLISIS DE LA ACTITUD DE LOS CONDUCTORES
DE TRANSPORTE URBANO Y SU INCIDENCIA
DE ACCIDENTES GENERADORES DE
DAÑO, CIUDAD DE PUNO 2024**

TESIS PRESENTADA POR:

Bach. ROYER VENANCIO CHURATA GUTIERREZ

PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE:

ABOGADO

APROBADA POR EL JURADO REVISOR:

PRESIDENTE


: _____
Dr. WALTHER MARCELINO NIETO PORTOCARRERO

PRIMER MIEMBRO


: _____
Mgtr. MIGUEL ANGEL TOMAYCONZA FERNANDEZ BACA

SEGUNDO MIEMBRO


: _____
Mgtr. LUIS CHAYÑA AGUILAR

ASESOR DE TESIS


: _____
Dr. JIMY HUMPIRI NUÑEZ

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN

: DERECHO PÚBLICO – P05

**RESOLUCIÓN N° 937-2024-D/FCJP-UANCV****Jullaca, 28 de octubre del 2024.**

Vistos: El expediente, **2024-CU-15292** presentado por el Bachiller en Derecho Sr. **ROYER VENANCIO CHURATA GUTIERREZ**, quien solicita fecha para rendir el examen de sustentación de borrador de tesis denominado: **ANÁLISIS DE LA ACTITUD DE LOS CONDUCTORES DE TRANSPORTE URBANO Y SU INCIDENCIA DE ACCIDENTES GENERADORES DE DAÑO, CIUDAD DE PUNO 2024**, para optar el Título Profesional de **ABOGADO** 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 a los dictámenes presentados por los miembros del jurado en el que aprueban el borrador de tesis, el Decano de la facultad, en uso de sus atribuciones conferidas por la ley universitaria 30220, y el Estatuto de la UANCV.

RESUELVE:

Primero.- El jurado declara **APTO** por tanto debe señalarse lugar, día y hora para la sustentación del borrador de tesis, en forma presencial del Bach. Sr. **ROYER VENANCIO CHURATA GUTIERREZ**, para optar el Título Profesional de **ABOGADO**, el mismo que se llevará a cabo el próximo **martes, 05 de Noviembre de 2024 a las 10:30:00 AM.** lugar **FILIAL PUNO - SALON DE GRADOS EP DERECHO.**

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

Presidente:**Dr. WALTHER MARCELINO NIETO PORTOCARRERO****Dr. MIGUEL ANGEL TOMAYCONZA FERNANDEZ BACA****Mgr. LUIS CHAYÑA AGUILAR****ASESOR:****Dr. JIMY HUMPIRI NUÑEZ**

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.



UNIVERSIDAD ANDINA
NÉSTOR CÁCERES VILLASQUEZ
DECANO
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS

c.c.
Archivo
FTChV/ncv



RESOLUCIÓN N° 575-2024-UI-FCJP-UANCV-J

Juliaca, 16 de septiembre de 2024

VISTOS:

El Expediente: **2024-CU-11419** de fecha **02 de septiembre de 2024**, del **Bach. ROYER VENANCIO CHURATA GUTIERREZ**, 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, el (la) **Bach. ROYER VENANCIO CHURATA GUTIERREZ**, quien solicita la revisión del Informe Final de la Investigación (borrador de Tesis) del tema titulado: **ANÁLISIS DE LA ACTITUD DE LOS CONDUCTORES DE TRANSPORTE URBANO Y SU INCIDENCIA DE ACCIDENTES GENERADORES DE DAÑO, CIUDAD DE PUNO 2024**, conducente para optar el Título profesional de **ABOGADO(A)**.

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, corrobora el asesoramiento en el Informe Final de la Investigación (borrador de Tesis) del ASESOR Dr. **JIMY HUMPIRI NUÑEZ**,

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: **ANÁLISIS DE LA ACTITUD DE LOS CONDUCTORES DE TRANSPORTE URBANO Y SU INCIDENCIA DE ACCIDENTES GENERADORES DE DAÑO, CIUDAD DE PUNO 2024**, presentado por el (la) **Bach. ROYER VENANCIO CHURATA GUTIERREZ**, para optar el Título Profesional de Abogado(a), en virtud de los considerandos expuestos.

ARTICULO SEGUNDO.- RATIFICAR, como ASESOR al **Dr. JIMY HUMPIRI NUÑEZ**.

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

Regístrese, comuníquese y archívese.



DISTRIBUCIÓN:
DECANATURA FCJP, INTERESADO, DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS
ARCH. FTChV/ncv.



UNIVERSIDAD ANDINA "Néstor Cáceres Velásquez" Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas UNIDAD DE INVESTIGACIÓN



RESOLUCIÓN N° 055-2024-UI-FCJP-UANCV-J

Juliaca, 31 de enero de 2024

VISTOS:

El Expediente: **2024-1426** de fecha **26 de enero de 2024**, 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, el (la) **Bach. ROYER VENANCIO CHURATA GUTIERREZ**, quien solicita la revisión y aprobación de la propuesta de Investigación de **Título: ANÁLISIS DE LA ACTITUD DE LOS CONDUCTORES DE TRANSPORTE URBANO Y SU INCIDENCIA DE ACCIDENTES GENERADORES DE DAÑO, CIUDAD DE PUNO 2024**, conducente para optar el Título profesional de **ABOGADO(A)**.

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, corrobora la propuesta del ASESOR Dr. **JIMY HUMPIRI NUÑEZ**, 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: **ANÁLISIS DE LA ACTITUD DE LOS CONDUCTORES DE TRANSPORTE URBANO Y SU INCIDENCIA DE ACCIDENTES GENERADORES DE DAÑO, CIUDAD DE PUNO 2024**, presentado por el (la) **Bach. ROYER VENANCIO CHURATA GUTIERREZ**, en virtud de los considerandos expuestos.

ARTICULO SEGUNDO.- RECONOCER, como ASESOR al Dr. **JIMY HUMPIRI NUÑEZ**.

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

Regístrese, comuníquese y archívese.





ANÁLISIS DE LA ACTITUD DE LOS CONDUCTORES DE TRANSPORTE URBANO Y SU INCIDENCIA DE ACCIDENTES GENERADORES DE DAÑO, CIUDAD DE PUNO 2024

INFORME DE ORIGINALIDAD

23%

INDICE DE SIMILITUD

18%

FUENTES DE INTERNET

8%

PUBLICACIONES

14%

TRABAJOS DEL ESTUDIANTE

FUENTES PRIMARIAS

1	Submitted to Universidad Andina Nestor Caceres Velasquez	9%
Trabajo del estudiante		

2	hdl.handle.net	3%
Fuente de Internet		

3	Submitted to Universidad Nacional del Chimborazo	1%
Trabajo del estudiante		

4	repositorio.ucv.edu.pe	<1%
Fuente de Internet		

5	Submitted to Universidad Cesar Vallejo	<1%
Trabajo del estudiante		

6	erevistas.saber.ula.ve	<1%
Fuente de Internet		

7	repository.unab.edu.co	<1%
Fuente de Internet		

8	www.researchgate.net	
---	----------------------	--



METADATOS COMPLEMENTARIOS

ANÁLISIS DE LA ACTITUD DE LOS CONDUCTORES DE TRANSPORTE URBANO Y SU INCIDENCIA DE ACCIDENTES GENERADORES DE DAÑO, CIUDAD DE PUNO 2024	
Datos de autor	
Nombres y apellidos	ROYER VENANCIO CHURATA GUTIERREZ
Tipo de documento de identidad	DNI
Número de documento de identidad	74946722
URL de ORCID	https://orcid.org/0009-0005-9358-9647
Datos de asesor	
Nombres y apellidos	JIMY HUMPIRI NUÑEZ
Tipo de documento de identidad	DNI
Número de documento de identidad	43555299
URL de ORCID	https://orcid.org/0000-0003-0655-8403
Datos del jurado	
Presidente del jurado	
Nombres y apellidos	WALTHER MARCELINO NIETO PORTOCARRERO
Tipo de documento	DNI
Número de documento de identidad	23945399
Miembro del jurado 1	
Nombres y apellidos	MIGUEL ANGEL TOMAYCONZA FERNANDEZ BACA
Tipo de documento	DNI
Número de documento de identidad	23874671
Miembro del jurado 2	
Nombres y apellidos	LUIS CHAYÑA AGUILAR
Tipo de documento	DNI
Número de documento de identidad	02363034
Datos de investigación	



Línea de investigación	DERECHO PIVADO – P05
Grupo de investigación	No aplica
Agencia de financiamiento	Sin financiamiento
Ubicación geográfica de la investigación	<p>País: Perú Departamento: Puno Provincia: Puno Distrito: Puno Coordenadas: Latitud: -15.8412424 Longitud: -70.0279825 https://maps.app.goo.gl/ueoUVES23gu1tf9U7</p> 
Año o rango de años en que se realizó la investigación	Junio 2024 – octubre 2024
URL de disciplinas OCDE	<p>Derecho https://purl.org/pe-repo/ocde/ford#5.05.00</p> <p>Derecho Penal https://purl.org/pe-repo/ocde/ford#5.05.02</p>



[Handwritten Signature]
Dr. Cayetano Vargas
 DIRECTOR
 UNIDAD DE INVESTIGACIÓN
 FAC. CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES



DECLARACIÓN DE AUTENTICIDAD Y RESPONSABILIDAD

Yo ROYER VENANCIO CHURATA GUTIERREZ, identificado con DNI
Nro. 74946722 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:

ANÁLISIS DE LA ACTITUD DE LOS CONDUCTORES DE TRANSPORTE URBANO Y SU
INCIDENCIA DE ACCIDENTES GENERADORES DE DAÑO, CIUDAD DE PUNO 2024

Asesorado por: Dr. JIMY HUMPIRI NUÑEZ

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 28 de NOVIEMBRE del 2024

Firma del Asesor
(obligatoria)

FIRMA (obligatoria)



Huella



DEDICATORIA

Dedico este trabajo a todos aquellos que, de una forma u otra, luchan por la dignidad y los derechos de los trabajadores vulnerables.

Que este estudio contribuya a visibilizar y mitigar las injusticias que enfrentan diariamente en sus condiciones laborales.



AGRADECIMIENTO

Quiero expresar mi profundo agradecimiento a todos mis seres queridos que hicieron posible la realización de esta tesis.

Sus apoyo y colaboración fueron fundamentales para llevar a cabo este estudio y obtener resultados significativos.



ÍNDICE GENERAL

DEDICATORIA.....	iii
AGRADECIMIENTO.....	iv
ÍNDICE GENERAL.....	v
ÍNDICE DE TABLAS.....	ix
ÍNDICE DE FIGURAS.....	x
ABREVIATURAS.....	xi
RESUMEN.....	xii
ABSTRACT.....	xiii
INTRODUCCIÓN.....	xiv

CAPÍTULO I

ASPECTOS GENERALES

1.1. Descripción del problema.....	1
1.2. Formulación del problema.....	3
1.2.1. Problema general.....	3
1.2.2. Problemas específicos.....	3
1.3. Justificación.....	3
1.3.1. Objetivos de la investigación.....	5
1.3.2. Objetivo general.....	5
1.3.3. Objetivos específicos.....	5
1.3.4. Hipótesis.....	5
1.3.5. Hipótesis general.....	5
1.3.6. Hipótesis específicas.....	5



1.4. Operacionalización de variables..... 6

CAPÍTULO II

FUNDAMENTOS TEÓRICOS

2.1 Antecedentes de la investigación 7

 2.1.1. A nivel internacional 7

 2.1.2. A nivel nacional 9

 2.1.3. A nivel local 11

2.2 Bases teóricas 11

 2.2.1. Teoría del Aprendizaje Social de Bandura 11

 2.2.2. La Actitud de los Conductores 12

 2.2.2.1. Actitud hacia el respeto de normas..... 12

 2.2.2.2. Actitud hacia el comportamiento al volante..... 13

 2.2.3. Los accidentes generadores de daño..... 14

 2.2.3.1. Frecuencia de accidentes. 14

 2.2.3.2. Severidad de los accidentes. 15

 2.2.3.3. Tipo de accidentes. 16

2.3 Definición de términos 17

 2.2.4. Conductores 17

 2.2.5. Daño 18

 2.2.6. Transporte 18

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA

3.1. Métodos de investigación 19



3.1.1. Enfoque de investigación	19
3.1.2. Diseño de la investigación	19
3.1.3. Método	20
3.1.4. Tipo de investigación	20
3.1.5. Nivel de investigación	20
3.2. Ámbito de investigación.....	21
3.3. Población y muestra	22
3.3.1. Población.....	22
3.3.2. Muestra	22
3.3.3. Muestreo	23
3.4. Técnicas e instrumentos de recogida de información.....	23
3.4.1. Técnica.....	23
3.4.2. Instrumentos.....	23
3.5. Recogida de datos.....	24
3.5.1. Confiabilidad.....	24
3.5.2. Validez de instrumento.....	25

CAPÍTULO IV

ANÁLISIS DE RESULTADOS Y DISCUSIÓN

4.1. Presentación.....	26
4.2. Análisis e interpretación de resultados.....	27
4.2.1. Resultados – variable independiente: actitud de los conductores ...	27
4.3. Prueba de hipótesis.....	43
4.4. Discusión de resultados.....	47
CONCLUSIONES.....	50



RECOMENDACIONES	52
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	54
ANEXOS.....	63



ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Operacionalización de variables	6
Tabla 2 Ubicación geográfica del distrito de Puno	21
Tabla 3 Instrumento dirigido a inspectores de transportes	24
Tabla 4 Confiabilidad del estudio	25
Tabla 5 Dimensión 1: actitud hacia el respeto de normas	27
Tabla 6 Dimensión 2: actitud hacia el comportamiento al volante	29
Tabla 7 Baremo aplicado a la variable independiente	31
Tabla 8 Variable independiente - Actitud de los conductores: 3 niveles – baremo	31
Tabla 9 Actitud de los conductores y el número de accidentes generadores de daño reportados en el último año	34
Tabla 10 Actitud de los conductores y la gravedad de los accidentes generadores de daño reportados	37
Tabla 11 Actitud de los conductores y el tipo más común de accidentes generadores de daño	40
Tabla 12 Pruebas de chi-cuadrado 1	43
Tabla 13 Pruebas de chi-cuadrado 2	44
Tabla 14 Pruebas de chi-cuadrado 3	46



ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 Dimensión 1: actitud hacia el respeto de normas.....	27
Figura 2 Dimensión 2: actitud hacia el comportamiento al volante	29
Figura 3 Variable independiente - Actitud de los conductores: 3 niveles – baremo	32
Figura 4 Actitud de los conductores y el número de accidentes generadores de daño reportados en el último año.....	35
Figura 5 Actitud de los conductores y la gravedad de los accidentes generadores de daño reportados	38
Figura 6 Actitud de los conductores y el tipo más común de accidentes generadores de daño	41



ABREVIATURAS

FICUS	Fondo de Investigación en Ciencias Sociales
INEI	Instituto Nacional de Estadística e Informática
MINSA	Ministerio de Salud
MTC	Ministerio de Transportes y Comunicaciones
NHTSA	National Highway Traffic Safety Administration
NIH	National Institutes of Health
OMS	Organización Mundial de la Salud
RAE	Real Academia Española.
REDIP	Red de Investigación en Políticas Públicas
SUTRAN	Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías



RESUMEN

El trabajo posee como **objetivo** establecer la incidencia de la actitud de los conductores de transporte urbano en los accidentes generadores de daño, ciudad de Puno 2024. **Material y métodos:** Se aplicó un cuestionario a 45 inspectores de tránsito del distrito de Puno. Este fue resultado del empleo del paradigma cuantitativo y de un método hipotético deductivo. **Resultados:** una mayoría significativa de los inspectores (62,2%) está en desacuerdo con la afirmación de que los conductores cumplen adecuadamente con las señales de tránsito. El 60,0% de los inspectores está en desacuerdo con la afirmación de que los conductores utilizan el cinturón de seguridad. un notable 64,4% de los inspectores está en desacuerdo con la afirmación, y ningún inspector está totalmente en desacuerdo. un 73,3% de los inspectores está en desacuerdo con la afirmación de que los conductores mantienen una velocidad adecuada. **Conclusiones:** se determinó que la actitud de los conductores de transporte urbano influye significativamente en la ocurrencia de accidentes generadores de daño en la Ciudad de Puno en 2024. La hipótesis general fue aceptada, con un 75,6% de los inspectores evaluando la actitud de los conductores como negativa o deficiente. Este hallazgo sugiere problemas generalizados en el comportamiento de los conductores que contribuyen a los accidentes.

Palabras clave: actitud, accidente de tránsito, daño, imprudencia, transporte urbano.



ABSTRACT

The **objective** of the work is to establish the incidence of the attitude of urban transport drivers in accidents that cause damage, city of Puno 2024.

Material and methods: A questionnaire was applied to 45 traffic inspectors from the district of Puno. This was the result of the use of the quantitative paradigm and a hypothetical deductive method. **Results:** a significant majority of inspectors (62.2%) disagree with the statement that drivers adequately comply with traffic signs. 60.0% of the inspectors disagree with the statement that drivers use seat belts. a notable 64.4% of inspectors disagree with the statement, and no inspector completely disagrees. 73.3% of inspectors disagree with the statement that drivers maintain an adequate speed. **Conclusions:** it was determined that the attitude of urban transport drivers significantly influences the occurrence of accidents that cause damage in the City of Puno in 2024. The general hypothesis was accepted, with 75.6% of the inspectors evaluating the attitude of drivers as negative or poor. This finding suggests widespread problems in driver behavior that contribute to accidents.

Keywords: attitude, traffic accident, damage, recklessness, urban transportation.



INTRODUCCIÓN

El aumento constante de los incidentes viales en la Ciudad de Puno ha generado una preocupación significativa sobre las actitudes de los conductores de transporte urbano y su impacto en la seguridad vial. En años recientes, se ha registrado un incremento significativo tanto en la frecuencia como en la severidad de estos accidentes, lo cual ha resaltado la necesidad urgente de investigar las causas subyacentes de este problema. En este sentido, la creciente evidencia sugiere que la actitud y el comportamiento de los conductores juegan un papel crucial en la ocurrencia de estos incidentes. Por lo tanto, es evidente la necesidad de un análisis profundo que permita obtener datos relevantes para el diseño de políticas y planes estratégicos efectivas en el ámbito local.

Este estudio, por ende, se centró en analizar cómo las actitudes de los choferes del transporte público urbano influyen en la incidencia de accidentes generadores de daño. Para ello, se examinarán diversos aspectos del comportamiento al volante, incluyendo la observancia de las reglas de circulación vial y la actitud hacia prácticas de conducción segura. El objetivo, así, será identificar patrones y correlaciones entre las actitudes de los conductores y la frecuencia de los accidentes. De esta manera, se proporcionará una base sólida para implementar intervenciones específicas y, en consecuencia, mejorar la seguridad vial en la región.

La investigación busca como objetivo principal determinar cómo la actitud de los conductores de transporte urbano influye en la ocurrencia de accidentes generadores de daño, ciudad de Puno 2024. Para cumplir con dicho objetivo se vio factible el derivarlo en 3 específicos: determinar la incidencia la actitud de los conductores de transporte urbano en la frecuencia de accidentes generadores



de daño, ciudad de Puno 2024; determinar la incidencia la actitud de los conductores de transporte urbano en la severidad de los accidentes generadores de daño, ciudad de Puno 2024; y el determinar la incidencia la actitud de los conductores de transporte urbano en el tipo de accidentes generadores de daño, ciudad de Puno 2024.

Este estudio se organiza de acuerdo con el formato estándar de la Universidad Andina Néstor Cáceres Velásquez, estructurado en cuatro secciones fundamentales, cada una ha sido creada con el propósito de brindar una comprensión completa y precisa del tema en estudio. Seguidamente, se presenta un resumen de estas secciones:

Aspectos Generales: en esta primera sección, se contextualiza la investigación, justificando su importancia y estableciendo los objetivos del estudio. Se ofrece una visión panorámica del trabajo, destacando la relevancia del tema y los propósitos del análisis.

Fundamentos Teóricos: la segunda sección se dedica al examen detallado de los conceptos clave relacionados con la actitud de los conductores y los accidentes generadores de daño. Se exploran teorías esenciales, marcos legales relevantes y la literatura académica existente para proporcionar una base teórica sólida para el estudio.

Metodología de Investigación: en esta sección se describe con precisión el enfoque metodológico utilizado en la investigación. Se detalla el proceso de recopilación de datos, la selección de fuentes y la aplicación de técnicas de análisis, con el objetivo de clarificar la estrategia metodológica y cómo se abordaron las preguntas de investigación.



Análisis de Resultados y Discusión: esta sección final expone y evalúa los resultados obtenidos a lo largo del estudio. Los datos recolectados se analizan en función de las preguntas de investigación, apoyándose en gráficos y tablas para una mejor interpretación. Asimismo, se desarrolla una discusión exhaustiva de los hallazgos, resaltando su importancia y trascendencia, y se ofrecen conclusiones y recomendaciones basadas en el análisis.



CAPÍTULO I

ASPECTOS GENERALES

1.1. Descripción del problema

En la actualidad, la seguridad vial constituye una preocupación crítica de salud pública. Según la Organización Mundial de la Salud (OMS, 2023a), Anualmente, más de 1.19 millones de personas pierden la vida en accidentes de tránsito, mientras que entre 20 y 50 millones resultan con heridas no fatales. Trimble (n.d.) señala que La actitud y acciones del conductor constituyen un elemento clave en la ocurrencia de estos accidentes. En este contexto, la actitud hacia el respeto de las normas de tránsito y la conducción segura se revela como un elemento crucial para la reducción de accidentes. La Teoría del Aprendizaje Social de Bandura refuerza esta perspectiva al destacar que las actitudes y comportamientos observados en el entorno social son factores que influyen significativamente en el comportamiento al volante (Bandura, 1977).

A nivel internacional, en un estudio realizado en Estados Unidos, la NHTSA (2020) reportó que el 29% de los accidentes fatales involucraron conductores que mostraron actitudes de imprudencia, Como el conducir a altas velocidades y hacerlo bajo los efectos de sustancias. En Europa, la (ETSC, 2023) encontró que las actitudes negativas hacia el cumplimiento de las normas de tráfico contribuyen significativamente al riesgo de accidentes graves. Estos datos



subrayan la relevancia de examinar cómo las actitudes de los conductores impactan la frecuencia y severidad de los accidentes.

En Perú, según la Policía Nacional del Perú (Policía Nacional del Perú, 2023), el país registró más de 100,000 accidentes de tráfico en el último año, con una alta incidencia de accidentes graves relacionados con la actitud imprudente de los conductores. Asimismo, la (SUTRAN, 2022) La Superintendencia Nacional de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN, 2022) ha señalado que los accidentes reportados involucraron el choque 48% y el despiste 44%, reflejando La imperiosa necesidad de cambiar las conductas de los conductores para fortalecer la seguridad en las vías.

En la ciudad de Puno, los accidentes de tráfico representan una preocupación creciente. De acuerdo con datos del Gobierno Regional de Puno, en la Resolución Ejecutiva Regional N°117-2024-GRPUNO/GR (2024) la incidencia de accidentes generadores de daño ha aumentado un 15% en los últimos tres años. Un estudio local realizado por Choque (2018) encontró que los accidentes en la ciudad están asociados con comportamientos de conducción imprudente, tales como el uso excesivo del teléfono móvil y la falta de uso del cinturón de seguridad. Estos datos indican que la actitud de los conductores en Puno está estrechamente vinculada con la frecuencia y gravedad de los accidentes, lo que resalta la necesidad de investigar cómo estas actitudes impactan la seguridad vial en la región (Radio Onda Azul, 2023).



1.2. Formulación del problema

1.2.1. Problema general

¿Cómo la actitud de los conductores de transporte urbano incide en los accidentes generadores de daño, ciudad de Puno 2024??

1.2.2. Problemas específicos

- ❖ PE1: ¿Cómo la actitud de los conductores de transporte urbano incide en la frecuencia de accidentes generadores de daño, ciudad de Puno 2024?
- ❖ PE2: ¿Cómo la actitud de los conductores de transporte urbano incide en la severidad de los accidentes generadores de daño, ciudad de Puno 2024?
- ❖ PE3: ¿Cómo la actitud de los conductores de transporte urbano incide en el tipo de accidentes generadores de daño, ciudad de Puno 2024??

1.3. Justificación

❖ Justificación Teórica:

La elección de analizar la actitud de los conductores de transporte urbano y su incidencia en los accidentes generadores de daño se basa en el marco teórico proporcionado por la Teoría del Aprendizaje Social de Albert Bandura. Esta teoría postula que el comportamiento humano, incluyendo las actitudes y acciones en contextos específicos como la conducción, se desarrolla y se refuerza a través de la observación y la imitación de modelos sociales. Bandura sugiere que los individuos aprenden conductas observando las consecuencias que estas tienen en otros.

De acuerdo a los fines del estudio, se explorará cómo las actitudes de los conductores, influenciadas por sus experiencias y observaciones, impactan la



incidencia de accidentes. Al comprender estas dinámicas teóricas, el estudio puede aportar una perspectiva más profunda sobre la formación de actitudes de conducción y su impacto en la seguridad vial.

❖ **Justificación Práctica:**

Este estudio busca proporcionar una comprensión detallada de cómo la actitud de los conductores de transporte urbano afecta la incidencia de accidentes generadores de daño en la ciudad de Puno. Además, La investigación se centra en la importancia de implementar estrategias eficaces para optimizar la seguridad en las vías y disminuir la cantidad de siniestros viales.

Es importante mencionar que, los resultados del estudio pueden ser utilizados por autoridades locales, organismos de transporte y responsables de la seguridad vial para diseñar e implementar programas educativos y de sensibilización que aborden las actitudes de los conductores.

❖ **Justificación Metodológica:**

Desde una perspectiva metodológica, la investigación utilizará un enfoque cuantitativo y un diseño no experimental para examinar la conexión entre la actitud de los conductores y la incidencia de accidentes. La metodología elegida, que incluye la encuestas y el cuestionario, los cuales fueron administrados a inspectores de tránsito; esto permitirá una recolección sistemática y objetiva de datos. Asimismo, esto facilitará la identificación de patrones y correlaciones entre las actitudes de los conductores y los tipos de accidentes reportados.



1.3.1. Objetivos de la investigación

1.3.2. Objetivo general

Establecer la incidencia de la actitud de los conductores de transporte urbano en los accidentes generadores de daño, ciudad de Puno 2024.

1.3.3. Objetivos específicos

- ❖ OE1: Determinar la incidencia la actitud de los conductores de transporte urbano en la frecuencia de accidentes generadores de daño, ciudad de Puno 2024.
- ❖ OE2: Determinar la incidencia la actitud de los conductores de transporte urbano en la severidad de los accidentes generadores de daño, ciudad de Puno 2024.
- ❖ OE3: Determinar la incidencia la actitud de los conductores de transporte urbano en el tipo de accidentes generadores de daño, ciudad de Puno 2024.

1.3.4. Hipótesis

1.3.5. Hipótesis general

La actitud de los conductores de transporte urbano incide en los accidentes generadores de daño, ciudad de Puno 2024.

1.3.6. Hipótesis específicas

- ❖ HE1: La actitud de los conductores de transporte urbano incide en la frecuencia de accidentes generadores de daño, ciudad de Puno 2024.
- ❖ HE2: La actitud de los conductores de transporte urbano incide en la severidad de los accidentes generadores de daño, ciudad de Puno 2024.

- ❖ HE3: La actitud de los conductores de transporte urbano incide en el tipo de accidentes generadores de daño, ciudad de Puno 2024.

1.4. Operacionalización de variables

Tabla 1

Operacionalización de variables

Variable independiente	Dimensiones	Indicadores	Ítems	Valores
1. Actitud de los conductores	1.1. Actitud hacia el respeto de normas	1.1.1. Cumplimiento de señales de tránsito	1.	Ordinal
	1.2. Actitud hacia el comportamiento al volante	1.2.1. Uso del cinturón de seguridad	2, 3, 4.	6.
		1.2.2. Uso del teléfono móvil	1.2.3. Velocidad adecuada	
Variable dependiente	Dimensiones	Indicadores	Ítems	Valores
2. Incidencia en los accidentes generadores de daño	2.1. Frecuencia de accidentes	2.1.1. Número de accidentes reportados	5.	Nominal
	2.2. Severidad de los accidentes	2.2.1. Gravedad de los accidentes	6.	7.
	2.3. Tipo de accidentes	2.3.1. Tipo de accidentes generadores de daño más común		

Nota. La tabla ofrece un conjunto de términos que simplifican el análisis del tema investigado.



CAPÍTULO II

FUNDAMENTOS TEÓRICOS

2.1 Antecedentes de la investigación

2.1.1. A nivel internacional

Castro & Ruiz (2021) en su artículo, se propusieron evaluar el nivel de actitudes protectoras hacia la seguridad vial en conductores de la ciudad de Villavicencio, Colombia. El estudio adoptó un enfoque cuantitativo y de tipo básico, con una muestra de 1018 conductores seleccionados por disponibilidad. Los resultados revelaron que ciertos grupos, como los taxistas, están más expuestos a largas jornadas de conducción, lo que incrementa factores como el cansancio, la congestión vehicular en horas pico, la contaminación, y la percepción negativa de algunos conductores, lo que genera estigmatización del gremio (cobros excesivos, mal estado de los vehículos, entre otros). En cuanto a las conclusiones, aunque el auto-reporte de accidentes puede estar influenciado por el sesgo de deseabilidad social y las interpretaciones personales de lo que se considera un accidente vial (dado que las estadísticas oficiales solo registran casos con heridos o fallecidos), sigue siendo una medida válida, especialmente cuando se respeta el anonimato, como es el caso en este tipo de estudios.



Rojas (2020) en su tesis, buscó determinar el nivel de concentración al conducir A través de la aplicación de técnicas de Machine Learning, el estudio empleó un enfoque cuantitativo con un diseño descriptivo correlacional, y se trabajó con una muestra de 167 individuos. Los hallazgos revelaron una relación relevante entre el grado de concentración y la probabilidad de accidentes, con un p-valor de 0.0211, lo que sugiere que la concentración es un factor clave para explicar la siniestralidad. En las conclusiones, se destaca que la falta de concentración, especialmente debido a distracciones como los mensajes de texto, incrementa significativamente la probabilidad de accidentes. Los modelos desarrollados reflejan que la concentración es la variable más influyente.

Urdaneta (2019) en su artículo, se enfocó en El objetivo fue analizar las actitudes de los conductores implicados en accidentes de tránsito con daños materiales en el municipio Libertador del estado Mérida, así como proponer posibles soluciones. La investigación tuvo un enfoque descriptivo, mixto y de campo, utilizando un muestreo sistemático uniforme y un análisis factorial. Los resultados revelaron que los conductores consideran que el principal impacto de los accidentes está relacionado con los daños materiales. Además, ven como adecuadas las normas, reglamentos y sanciones vigentes, aunque perciben como insuficientes las políticas nacionales en materia de tránsito, el apoyo a ciclistas, motorizados y peatones, y las inversiones destinadas a mejorar la movilidad. También mostraron una valoración negativa del servicio de salud para atender a los accidentados y del seguimiento posterior a un accidente. Las conclusiones señalan que las actitudes son aprendidas, relativamente estables y están compuestas por elementos cognitivos, afectivos y conductuales, los cuales pueden modificarse. Por lo tanto, cambiar alguno de estos componentes



podría fomentar comportamientos más socialmente aceptables. Diversas teorías fueron propuestas para lograr dicha modificación y promover actitudes más positivas hacia la seguridad vial.

2.1.2. A nivel nacional

Aguilar (2023) En su investigación, se propuso explorar la relación entre la seguridad vial y los accidentes de tráfico tanto en conductores como en peatones en Lima Metropolitana y Callao durante el año 2022. Con un enfoque cuantitativo, el estudio utilizó un diseño descriptivo-correlacional y transversal, analizando las variables en un momento específico. La muestra estuvo compuesta por 384 conductores y peatones. Los hallazgos mostraron una relación inversa significativa entre la seguridad vial y los accidentes de tránsito, confirmada a través del Coeficiente de correlación de Spearman ($\rho = -0.308$) y un valor de $p = 0.020$, lo que sugiere una correlación inversa moderada. En las conclusiones, se subrayó que existe una correlación estadísticamente significativa entre ambas variables, lo que sugiere que una mayor seguridad vial reduce los accidentes. La implementación de políticas efectivas, educación vial y concientización ciudadana se considera esencial para prevenir y disminuir los accidentes de tráfico.

Chipana (2023) en su tesis, buscó identificar los factores que contribuyen a los siniestros viales en el distrito de Villa El Salvador. Para ello, se emplearon diversos métodos, como el inductivo, deductivo, analítico, sintético, cualitativo, jurídico y heurístico, además de utilizar herramientas como la pauta de observación y el cuestionario de entrevista fueron utilizadas. Los hallazgos resaltaron que el factor humano juega un papel crucial en la ocurrencia de



accidentes viales, independientemente del contexto o ubicación. Al analizar 20,608 accidentes, se encontró que el 27.6% de ellos fue causado por imprudencias de los conductores, entre las cuales se incluyen el exceso de velocidad, la ebriedad, la imprudencia de peatones y la invasión de carril. En cuanto a las conclusiones, el factor humano fue identificado como responsable del 5.3% de los accidentes de tránsito relacionados con el transporte público en Villa El Salvador. Este factor es clave, ya que influye en otros aspectos, como la capacidad del conductor para manejar sus emociones, controlar el número de pasajeros y actuar con paciencia y educación frente a la imprudencia de los peatones, lo que resulta crucial para prevenir accidentes y reducir las muertes.

Thorne (2023) en su tesis, buscó desarrollar una intervención enfocada en modificar comportamientos mediante una estrategia emocional y conductual, con el objetivo de disminuir los accidentes de tráfico en la empresa CIVA. El estudio fue cualitativo y cuasi experimental, con una muestra de 24 conductores de buses de la empresa en Chiclayo. Los resultados indicaron que los conductores con más de 10 años de experiencia se adaptan fácilmente a los cambios. Además, entre aquellos que señalaron que el anuncio captó "mucho" su atención, el 79% aseguró que nunca excedería los límites de velocidad. Por otro lado, de los que indicaron que el anuncio les llamó la atención de manera "suficiente" o "media", solo el 54% afirmó lo mismo. En conclusión, se determinó que una estrategia emocional centrada en mensajes relacionados con el amor, la familia y el sentimiento de culpa es efectiva para mejorar las prácticas de conducción y reducir los accidentes.



2.1.3. A nivel local

Quispe (2021) en su tesis, analizó de manera estadística los resultados del examen de conocimientos para la obtención y renovación de licencias de conducir vehículos motorizados en la región de Puno se obtuvieron mediante una metodología cuantitativa, de enfoque descriptivo correlacional, y con una muestra definida de 8338 personas que rindieron el examen. Los resultados mostraron una relación significativa del 74.7%, lo que indica que, a mayor número de vehículos en circulación, mayor es la probabilidad de accidentes, atribuida en gran parte al desconocimiento, la falta de respeto y la escasa aplicación el incumplimiento de las regulaciones de tráfico tanto por parte de conductores como de peatones. En las conclusiones, se destaca que la categoría con más solicitudes fue la AIIIB, con 3387 postulantes, de los cuales 1563 aprobaron y 1824 desaprobaron, obteniendo un promedio de 31.01 puntos. La categoría con menos solicitudes fue la AIIA, con 85 postulantes, de los cuales 49 aprobaron y 36 desaprobaron, con un promedio de 33.14 puntos en el examen.

2.2 Bases teóricas

2.2.1. Teoría del Aprendizaje Social de Bandura

La teoría del aprendizaje social, propuesta por Bandura, establece que las personas adquieren comportamientos observando e imitando a otros, lo que incluye observar las consecuencias de esas acciones (Triglia, 2015). Este enfoque sostiene que los individuos no solo son guiados por impulsos internos, sino también por lo que observan en su entorno social (De la Torre, 2023).

En lo que respecta al tema de estudio, los conductores de transporte urbano pueden desarrollar actitudes y comportamientos hacia las normas de



tránsito y la seguridad vial a partir de la observación de otros conductores. Si perciben que acciones como ignorar las señales de tránsito no generan consecuencias negativas inmediatas, es probable que adopten esos comportamientos (REDIP, 2023).

Por lo tanto, esta teoría ofrece una base para entender cómo las actitudes hacia el cumplimiento de las normas viales pueden influir en la ocurrencia de accidentes de tráfico.

2.2.2. La Actitud de los Conductores

En lo que respecta a este punto, la actitud de los conductores es fundamental para evitar o causar accidentes de tránsito. De acuerdo con (Sánchez, 2008; Tello, n.d.) las actitudes, como predisposiciones adquiridas, afectan la manera en que los conductores responden a diferentes situaciones en la vía, desde el cumplimiento de las normas hasta la gestión de riesgos y la toma de decisiones

2.2.2.1. Actitud hacia el respeto de normas.

El respeto por las normas de tránsito es esencial para garantizar la seguridad en las vías. Las actitudes de los conductores hacia estas normas pueden variar considerablemente. Mientras algunos las siguen de manera estricta y consciente, otros las consideran opcionales o innecesarias. Esta diversidad en las actitudes influye de manera significativa en la seguridad vial (Castro & Ruiz, 2021).

Además, se ha demostrado que los conductores que mantienen una actitud positiva y comprometida con Aquellos que respetan las normas de tránsito tienen



muchas menos probabilidades de estar involucrados en accidentes. Esto se debe a que su respeto por las reglas promueve comportamientos de conducción más seguros y preventivos. En contraste, aquellos que adoptan una actitud más relajada o desafiante hacia las normas de tránsito tienden a cometer más infracciones y, por lo tanto, están más expuestos al riesgo de accidentes. Esta tendencia se ha documentado en estudios como los de (Castro & Ruiz, 2021; Gobierno Regional La Libertad, 2019), que destacan cómo una actitud negligente hacia las normas contribuye a una mayor incidencia de accidentes viales.

2.2.2.2. Actitud hacia el comportamiento al volante.

El comportamiento al volante está profundamente influenciado por la actitud del conductor hacia la conducción segura y responsable. Los conductores que son conscientes de los riesgos asociados con la conducción y adoptan una actitud cautelosa y defensiva suelen estar menos involucrados en accidentes (MTC, 2017). Este enfoque preventivo los lleva a tomar decisiones más seguras, como mantener una velocidad adecuada, usar los cinturones de seguridad y estar atentos a las condiciones de la carretera.

En contraste, los conductores que exhiben comportamientos agresivos, como conducir a alta velocidad, usar el teléfono móvil mientras manejan o conducir bajo la influencia del alcohol, enfrentan un riesgo significativamente mayor de (Camarena et al., 2001). Estos comportamientos imprudentes aumentan la probabilidad de accidentes al reducir la capacidad del conductor para reaccionar adecuadamente a situaciones peligrosas.

En efecto, la disposición de los conductores para adoptar prácticas seguras y responsables en la conducción está estrechamente vinculada a su educación



vial y a su actitud general hacia la seguridad. Una educación vial efectiva y una actitud positiva hacia las normas de tránsito son fundamentales para fomentar comportamientos de conducción seguros y reducir la incidencia de accidentes.

2.2.3. Los accidentes generadores de daño

Los accidentes que resultan en daños considerables abarcan tanto lesiones personales como deterioros materiales severos. Estos incidentes suelen ser el resultado de una combinación compleja de factores, en los que las actitudes y comportamientos de los conductores juegan un rol fundamental (NIH, n.d.). Es decir, la incidencia de estos accidentes está estrechamente relacionada con cómo los conductores manejan situaciones riesgosas en las vías (Universidad de Jaén, 2010). En efecto, la manera en que los conductores abordan y responden a condiciones peligrosas puede influir significativamente en la gravedad de los accidentes y en los daños ocasionados.

2.2.3.1. Frecuencia de accidentes.

La frecuencia de accidentes de tránsito se refiere al número de incidentes reportados en un período específico. En las zonas urbanas, esta frecuencia tiende a ser especialmente alta debido a la densidad del tráfico, la variedad de tipos de vehículos presentes y la interacción constante con peatones. En estos entornos complejos, la probabilidad de accidentes aumenta debido a la alta concentración de vehículos y la necesidad de manejar múltiples riesgos simultáneamente (MINSALUD, 2019).

La actitud del conductor hacia las normas de tránsito juega un papel crucial en la probabilidad de que ocurra un accidente. Según el (MINSALUD, 2019; Úbeda,



2017). Los conductores que muestran una actitud respetuosa y atenta hacia las normas tienden a reducir el riesgo de accidentes al seguir prácticas de conducción seguras, como respetar los límites de velocidad y mantener una distancia adecuada con otros vehículos. Por otro lado, aquellos que ignoran o desestiman estas normas pueden contribuir a una mayor frecuencia de accidentes debido a comportamientos imprudentes o agresivos.

Finalmente, la manera en que un conductor maneja situaciones de riesgo y su nivel de adherencia a las normas de tránsito tiene un impacto significativo en la tasa de accidentes en zonas urbanas. Además, la habilidad del conductor para tomar decisiones informadas y adaptarse a las condiciones cambiantes del tráfico es fundamental para reducir los incidentes y fomentar un entorno vial más seguro.

2.2.3.2. Severidad de los accidentes.

La severidad de los accidentes se refiere al grado de daño infligido tanto a las personas como a las propiedades involucradas. En consecuencia, los accidentes pueden ser clasificados en leves, moderados o graves, de acuerdo con el impacto de sus consecuencias. Esta gravedad, a su vez, no solo depende del tipo de colisión o impacto, sino también de factores adicionales como la velocidad del vehículo, la utilización de elementos de protección, como los cinturones de seguridad y airbags), y las condiciones del entorno. Además, se observa que los conductores con actitudes descuidadas tienden a estar implicados en accidentes de mayor gravedad (Augenstein, 2002; OMS, 2023).



2.2.3.3. Tipo de accidentes.

De acuerdo con Vásquez (2014) la actitud del conductor hacia la seguridad y el respeto por los otros usuarios de la carretera desempeña un papel fundamental en el tipo de accidente que puede producirse. Por lo tanto, una conducción responsable y atenta puede disminuir considerablemente la probabilidad de diferentes tipos de accidentes.

Según los datos proporcionados por el INEI (2024), los tipos de accidentes más comunes en la ciudad de Puno son los siguientes:

a) Exceso de velocidad.

Circular a una velocidad mayor a la establecida disminuye el tiempo de respuesta y agrava la gravedad de los siniestros. Las velocidades excesivas amplifican el impacto y la distancia de frenado, aumentando el riesgo de colisiones.

b) Imprudencia/Ebriedad del conductor.

La imprudencia y la ebriedad afectan negativamente la capacidad de tomar decisiones, el tiempo de reacción y la coordinación, incrementando el riesgo de accidentes y la gravedad de los mismos.

c) Imprudencia/ebriedad del peatón o pasajero.

Los peatones que cruzan sin precaución o los pasajeros que interfieren con el conductor pueden causar accidentes. Cabe destacar que, la ebriedad en peatones o pasajeros aumenta el riesgo al afectar su capacidad de juicio y movimiento.

d) Falla mecánica/falta de luces.

Problemas mecánicos, como fallas en los frenos, y la falta de luces reducen la visibilidad y el control del vehículo, aumentando el riesgo de accidentes.



e) Invasión de carril/ maniobra no permitida.

La invasión de carril y las maniobras no autorizadas, como giros en lugares no permitidos, aumentan el riesgo de colisiones y accidentes al violar las normas de tránsito.

f) Vía en mal estado.

g) Baches, pavimento desgastado y señales deterioradas afectan la estabilidad del vehículo, incrementando el riesgo de accidentes. Es importante mencionar que, el mantenimiento adecuado de las vías es crucial para la seguridad vial.

g) Otras.

2.3 Definición de términos

2.2.4. Conductores

De acuerdo con la RAE (2019) un conductor es aquella "Persona que conduce un vehículo o realiza esta actividad como oficio" (parr. 3).

Por otra parte, Nehuén (2023) señala que un conductor "es la persona que opera un vehículo, y esto implica una formación específica, requisitos y, generalmente, la posesión de una licencia de conducir" (parr. 1).

Según el Diccionario panhispánico del español jurídico (2023), un conductor es definido como La persona encargada de controlar el sistema de dirección de un automóvil, controla los mandos adicionales de los vehículos diseñados para la enseñanza de la conducción, o es responsable de uno o más animales.



2.2.5. Daño

Según el Centro de Seguros y Servicios ECI (n.d.), en el ámbito legal, el daño se define como el sufrimiento, deterioro, molestia o perjuicio ocasionado a una persona, ya sea en su propiedad o en su bienestar.

Para Truccone (2017) explica que el daño implica un estado que se encuentra por debajo de una línea de base establecida. En términos generales, el daño es el resultado de causar perjuicio.

El término "daño" proviene del latín *damnum* y está relacionado con el verbo que denota causar perjuicio, deterioro, molestia o dolor (J. Perez & Merino, 2023)

2.2.6. Transporte

Para Editorial Universitaria Ramón Areces (n.d.), el transporte implica el movimiento de personas o bienes a través del espacio físico. Este proceso no solo facilita la movilidad y proporciona accesibilidad a diferentes regiones, sino que también desempeña una función fundamental en el progreso económico y social de un país.

Según Perez & Gardey (2021) "El concepto de transporte se utiliza para describir al acto y consecuencia de trasladar algo de un lugar a otro" (parr. 1).

El transporte, perteneciente al sector terciario, se define como el proceso de mover El traslado de objetos o personas (contenido) desde un punto de partida hacia un destino, empleando un vehículo (modo o sistema de transporte) y utilizando una infraestructura particular (red de transporte) (FICUS, n.d.).



CAPÍTULO III

METODOLOGÍA

3.1. Métodos de investigación

3.1.1. Enfoque de investigación

Cuantitativo:

El enfoque cuantitativo, que se centró en la recolección y análisis de datos numéricos, permitió examinar relaciones y patrones en fenómenos específicos. Este método destacó por su objetividad y precisión, utilizando técnicas estadísticas para generalizar hallazgos y establecer conclusiones basadas en evidencia sólida, contribuyendo al desarrollo de teorías en distintas disciplinas científicas (Sabino, 1992).

3.1.2. Diseño de la investigación

No experimental:

El estudio utilizó un diseño transversal no experimental, en este estudio el investigador observó y registró fenómenos sin manipular variables ni aplicar tratamientos, limitándose a documentar los eventos tal como ocurrían naturalmente (Sousa et al., 2007).



3.1.3. Método

Hipotético deductivo:

El método hipotético-deductivo fue empleado en este estudio con el objetivo de analizar la relación entre la actitud de los conductores de transporte urbano y su incidencia en la generación de accidentes. Este enfoque permitió la formulación de hipótesis basadas en observaciones previas y teorías relacionadas con la seguridad vial y el comportamiento de los conductores (Marfull, 2019).

Este método fue clave para estructurar de manera rigurosa la investigación y garantizar la validez de los hallazgos obtenidos.

3.1.4. Tipo de investigación

Básico:

Según Nicomendes (n.d.), el estudio, al ser de tipo básico, se destacó por su habilidad para profundizar en la comprensión de fenómenos, tanto subjetivos como objetivos.

Este enfoque no solo facilitó la recolección de datos, sino que también permitió una exploración exhaustiva y detallada de todas las dimensiones y aspectos del objeto de estudio.

3.1.5. Nivel de investigación

Explicativo:

El nivel de investigación explicativo, utilizado en este estudio, se caracterizó por su enfoque en la identificación y análisis de las relaciones causales entre los fenómenos observados. En este caso, la investigación se centró en explicar



cómo las actitudes de los conductores de transporte urbano influyen en la generación de accidentes que provocan daños (Ramos, 2020).

3.2. **Ámbito de investigación**

El estudio tuvo como foco la ciudad de Puno, ubicada en la meseta del Collao, en el sur de Perú. Es la capital del distrito, la provincia y el departamento que llevan su mismo nombre. Originalmente, fue habitada por los pueblos puquinas y uros.

Tabla 2

Ubicación geográfica del distrito de Puno

Población del Distrito Puno	129 922 hab.
Superficie	20.28 km ²
Altitud	3819 m s. n. m.
Coordenadas geográficas	Latitud: 15°50'36"S Longitud: 70°01'25"O
Límites	Norte: Coata. Sur: Chucuito. Este: Lago Titicaca. Oeste: Paucarcolla.

Nota. La ubicación del distrito de Puno, información extraída de (Wikipedia, 2022).



3.3. Población y muestra

3.3.1. Población

El estudio se centró en una muestra específica de personas que comparten atributos comunes y constituyen el foco principal de la investigación (Muntané, 2010). La población del estudio estuvo compuesta por los inspectores de tránsito del distrito de Puno.

Esta población incluyó a todos los profesionales encargados de supervisar el cumplimiento de las normas de tránsito y la seguridad vial en dicha localidad.

3.3.2. Muestra

Se seleccionó una muestra de 45 inspectores de tránsito del distrito de Puno para participar en el estudio. La elección de la muestra se basó en los siguientes criterios:

Criterios de inclusión:

- Inspectores de tránsito que estuvieran activos y trabajando en el distrito de Puno durante el período 2024.
- Inspectores con al menos seis meses de experiencia en el cargo, asegurando así un conocimiento suficiente sobre las normas de tránsito y las condiciones locales.

Criterios de exclusión:

- Inspectores que no estuvieran en funciones durante el período del estudio o que estuvieran en licencia o ausencia prolongada.
- Nuevos inspectores con menos de seis meses de experiencia, debido a la falta de familiaridad con el entorno y las prácticas de tránsito locales.



3.3.3. Muestreo

Para la selección de la muestra se utilizó un muestreo por conveniencia. Este método permitió seleccionar a los inspectores disponibles y accesibles en el momento de la investigación, facilitando la recolección de datos y asegurando una representación adecuada de la población estudiada.

3.4. Técnicas e instrumentos de recogida de información

3.4.1. Técnica

En este estudio, se utilizó la técnica de encuestas, el cual es una técnica sistemática para recolectar datos que consiste en hacer preguntas a un grupo seleccionado de individuos. Además, facilitó la obtención de una visión exhaustiva y representativa de las percepciones y comportamientos de los participantes de manera eficiente (Carrasco, 2006).

3.4.2. Instrumentos

En esta investigación, se empleó un cuestionario como instrumento principal para la recolección de datos, garantizando la obtención estructurada de información clave de los participantes en relación con los temas de interés del investigador (Carrasco, 2006). Se un instrumento con dos diseños.

Tabla 3*Instrumento dirigido a inspectores de transportes*

Instrumento	Partes del instrumento	Ítems
Encuesta sobre la actitud de los conductores y la incidencia en accidentes generadores de daño	Instrumento de actitud de los conductores Instrumento sobre la incidencia en los accidentes generadores de daño	4 3
TOTAL		7

Nota. La tabla muestra 1 instrumento con sus subpartes dirigidas para cada variable.

3.5. Recogida de datos

3.5.1. Confiabilidad

Según Oviedo & Campo (2005), El coeficiente Alfa de Cronbach evalúa la fiabilidad interna de un conjunto de preguntas en un cuestionario o prueba, garantizando que las preguntas del instrumento evalúen de forma coherente el mismo constructo subyacente. En este estudio, se utilizó dicho coeficiente para comprobar la fiabilidad del instrumento.



Tabla 4

Confiabilidad del estudio

Cuestionario	Ítems	Confiabilidad obtenida	Estado	<i>Nota.</i>
Encuesta sobre la actitud de los conductores y la incidencia en accidentes generadores de daño	7	0,79	Aceptable	La tabla

muestra la confiabilidad obtenida, el cual es superior a 0,79.

3.5.2. Validez de instrumento

La validez de la investigación se verificó mediante la técnica de juicio de expertos, que, de acuerdo con Escobar & Cuervo (2008), consiste en la evaluación realizada por individuos con amplio conocimiento en el área. Estos especialistas, reconocidos en su campo por sus colegas, contaban con la experiencia y competencia necesarias para ofrecer opiniones, información, pruebas y valoraciones significativas.



CAPÍTULO IV

ANÁLISIS DE RESULTADOS Y DISCUSIÓN

4.1. Presentación

En este capítulo se presenta el análisis de los resultados obtenidos a partir de la investigación sobre la actitud de los conductores de transporte urbano y su incidencia en los accidentes generadores de daño. A través de la aplicación de cuestionarios, baremos y cruces a inspectores de tránsito, se ha recopilado información relevante para evaluar cómo las actitudes de los conductores afectan la frecuencia, severidad y tipo de accidentes. Este análisis busca desglosar los datos en función de distintas dimensiones de la actitud, como el respeto a las normas de tránsito y el comportamiento al volante, con el fin de identificar patrones y posibles áreas de intervención.

El análisis detallado de los resultados permitió una discusión profunda sobre las percepciones de los inspectores respecto a la actitud de los conductores, así como su impacto en la seguridad vial. El objetivo de este punto fue el de ofrecer una visión comprensiva de los hallazgos y proporcionar recomendaciones basadas en evidencia para mejorar la seguridad vial en el contexto urbano de Puno.

4.2. Análisis e interpretación de resultados

4.2.1. Resultados – variable independiente: actitud de los conductores

Resultados de la variable independiente por dimensiones:

Tabla 5

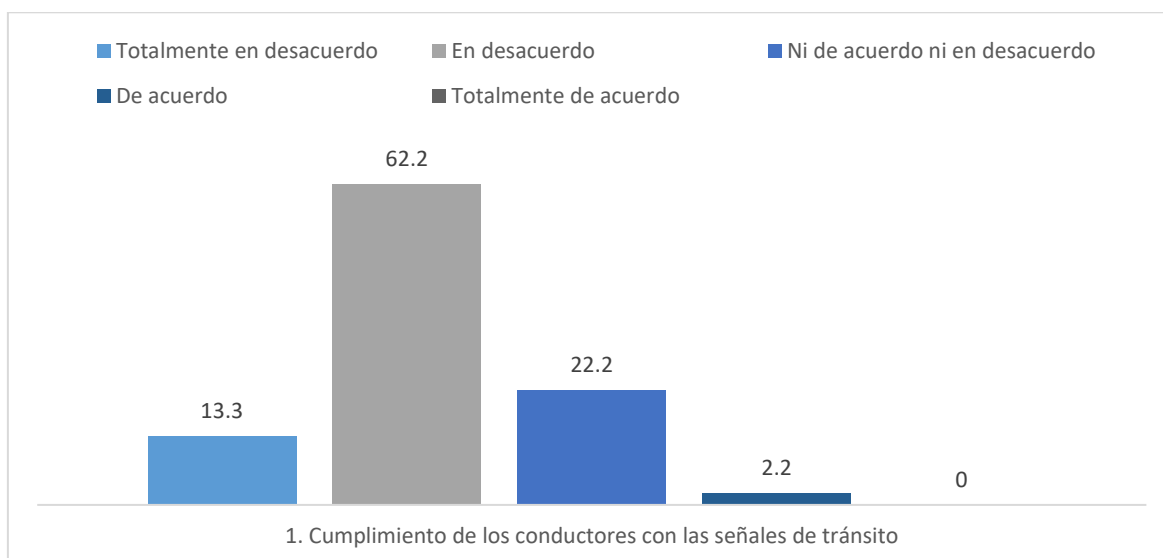
Dimensión 1: actitud hacia el respeto de normas

Ítems	Valores										TOTAL	
	en		En desacuerdo		Ni de acuerdo ni en desacuerdo		De acuerdo		de		f	%
	Totalmente desacuerdo								Totalmente acuerdo			
f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	
1. Cumplimiento de los conductores con las señales de tránsito	6	13,3	28	62,2	10	22,2	1	2,2	0	0,0	45	100,0

Nota. La tabla presenta los resultados obtenidos tras la aplicación del instrumento a los inspectores de tránsito.

Figura 1

Dimensión 1: actitud hacia el respeto de normas



Nota. La figura muestra los resultados de la tabla 4.



Interpretación:

La Tabla 4 examina la dimensión 1: Actitud hacia el respeto de normas, centrada en el ítem específico sobre el cumplimiento de los conductores con las señales de tránsito. Los datos obtenidos de la encuesta aplicada a los inspectores de tránsito en el distrito de Puno se presentan en esta tabla.

El análisis revela que una mayoría significativa de los inspectores (62,2%) está en desacuerdo con la afirmación de que los conductores cumplen adecuadamente con las señales de tránsito. Este alto porcentaje sugiere una percepción generalizada de que los conductores no están siguiendo las señales de tránsito de manera correcta.

Además, un 13,3% de los inspectores está totalmente en desacuerdo con la afirmación, lo que indica una fuerte percepción negativa sobre el cumplimiento de las señales de tránsito por parte de los conductores. En contraste, un 22,2% se muestra en una postura neutral, sin tomar una posición clara sobre el cumplimiento de las señales, lo que podría reflejar una falta de certeza o de evidencia concreta en su experiencia diaria.

Por otro lado, solo un 2,2% de los inspectores está de acuerdo con la afirmación, y ningún inspector está totalmente de acuerdo. Este resultado subraya la escasa cantidad de apoyo hacia la idea de que los conductores cumplen con las señales de tránsito, reforzando la percepción general de incumplimiento.

En efecto, los resultados de la tabla sugieren una percepción predominante entre los inspectores de tránsito de que el cumplimiento de las señales de tránsito por parte de los conductores es deficiente.

Tabla 6

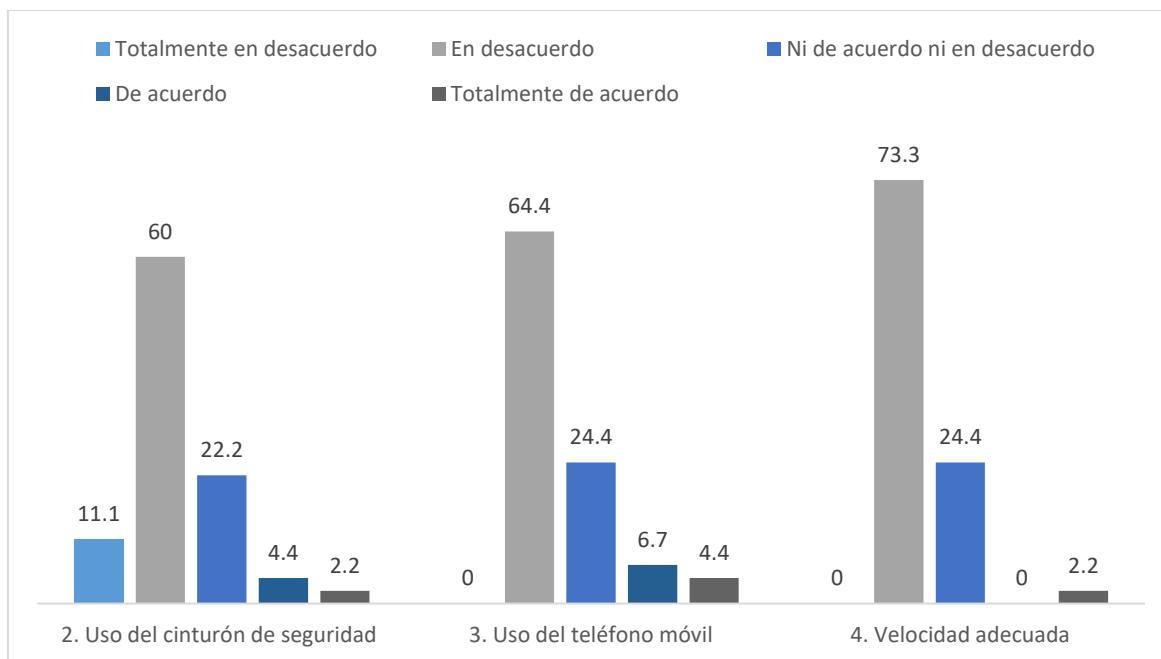
Dimensión 2: actitud hacia el comportamiento al volante

Ítems	Valores										TOTAL	
	en				ni de acuerdo ni en				de		f	%
	Totalmente desacuerdo		En desacuerdo		desacuerdo		De acuerdo		Totalmente acuerdo			
f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	
Uso del cinturón de seguridad	5	11,1	27	60,0	10	22,2	2	4,4	1	2,2	45	100,0
Uso del teléfono móvil	0	0,0	29	64,4	11	24,4	3	6,7	2	4,4	45	100,0
Velocidad adecuada	0	0,0	33	73,3	11	24,4	0	0,0	1	2,2	45	100,0

Nota. La tabla presenta los resultados obtenidos tras la aplicación del instrumento a los inspectores de tránsito.

Figura 2

Dimensión 2: actitud hacia el comportamiento al volante



Nota. La figura muestra los resultados de la tabla 5.



Interpretación:

La Tabla 5 explora la Dimensión 2: Actitud hacia el comportamiento al volante, con un enfoque en tres ítems específicos: el uso del cinturón de seguridad, el uso del teléfono móvil y la velocidad adecuada. Los datos reflejan las respuestas de los inspectores de tránsito en el distrito de Puno.

Uso del cinturón de seguridad: La tabla indica que el 60,0% de los inspectores está en desacuerdo con la afirmación de que los conductores utilizan el cinturón de seguridad. Este patrón sugiere que la mayoría de los inspectores perciben una falta considerable en el uso del cinturón de seguridad por parte de los conductores.

Uso del teléfono móvil: En cuanto al uso del teléfono móvil, un notable 64,4% de los inspectores está en desacuerdo con la afirmación, y ningún inspector está totalmente en desacuerdo. Esto indica que existe una percepción generalizada de que el uso del teléfono móvil al volante es un problema significativo, aunque una pequeña parte de los inspectores tiene una opinión más positiva o neutral sobre esta conducta.

Velocidad adecuada: En relación con la velocidad adecuada, un 73,3% de los inspectores está en desacuerdo con la afirmación de que los conductores mantienen una velocidad adecuada. Esto sugiere que la mayoría de los inspectores perciben una infracción común en cuanto al exceso de velocidad entre los conductores.

En efecto, los resultados de la tabla reflejan una percepción dominante entre los inspectores de tránsito de que los conductores no están adoptando comportamientos responsables al volante, particularmente en el uso del cinturón

de seguridad, el uso del teléfono móvil y el mantenimiento de una velocidad adecuada.

Resultados de la variable independiente según la aplicación del baremo:

Tabla 7

Baremo aplicado a la variable independiente

Bueno	4	8
Regular	8	12
Malo	12	16

Nota. La tabla presenta los resultados obtenidos tras la aplicación del instrumento a los inspectores de tránsito.

Tabla 8

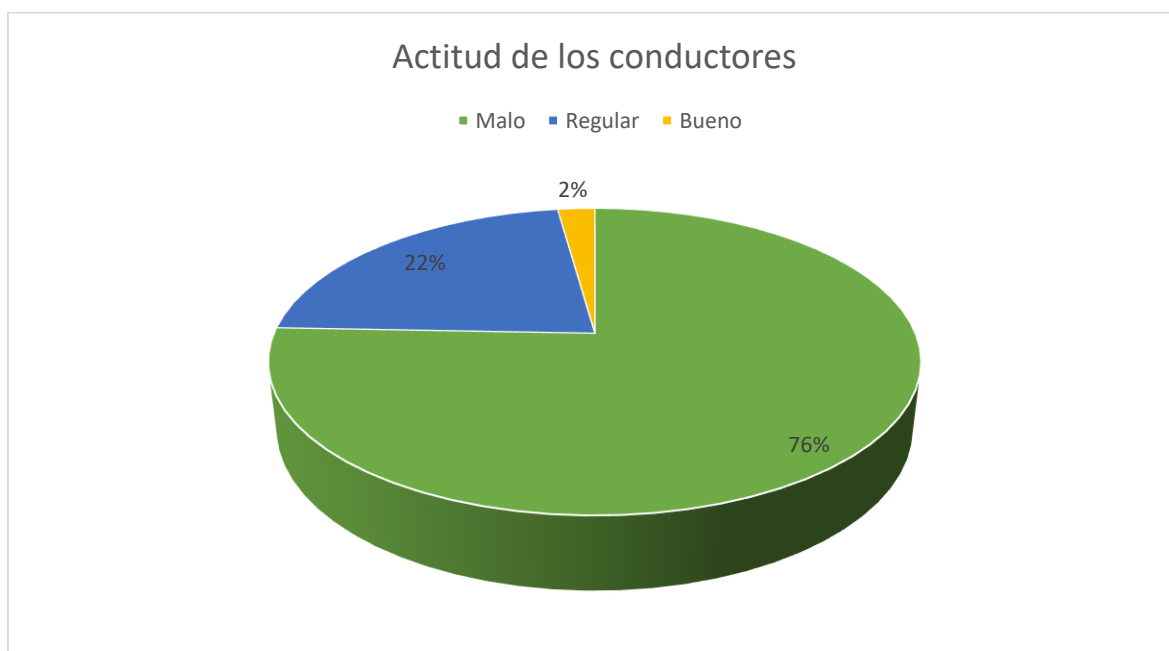
Variable independiente - Actitud de los conductores: 3 niveles – baremo

Ítems	Valores						TOTAL	
	Malo		Regular		Bueno			
	<i>f</i>	%	<i>f</i>	%	<i>f</i>	%	<i>f</i>	%
Actitud de los conductores	34	75,6	10	22,2	1	2,2	45	100,0

Nota. La tabla presenta los resultados obtenidos tras la aplicación del baremo a la variable independiente.

Figura 3

Variable independiente - Actitud de los conductores: 3 niveles – baremo



Nota. La figura muestra los resultados de la tabla 7.

Interpretación:

La Tabla 7 presenta la evaluación de la variable independiente: actitud de los conductores categorizada en tres niveles: Malo, Regular y Bueno, basada en un baremo aplicado a los datos.

Actitud de los conductores:

- **Malo:** La mayoría significativa de los encuestados, un 75,6%, considera que la actitud de los conductores es mala. Este resultado indica que una gran parte de los inspectores percibe una actitud negativa o deficiente en los conductores, lo que podría reflejar problemas generales en el comportamiento de los mismos.
- **Regular:** Un 22,2% de los encuestados evalúa la actitud de los conductores como regular. Esto sugiere que esta proporción de inspectores ve un



desempeño moderado o una actitud que, aunque no completamente negativa, no cumple con los estándares óptimos.

- Bueno: Solo un 2,2% de los encuestados considera que la actitud de los conductores es buena. Esta baja proporción indica que pocos inspectores perciben una actitud favorable y adecuada por parte de los conductores.

En efecto, los resultados de la tabla muestran una predominancia de percepciones negativas respecto a la actitud de los conductores, con una mayoría de los inspectores calificando esta actitud como mala.

A continuación, se presentan los cruces de tablas entre la variable independiente y las 3 dimensiones de la variable dependiente.

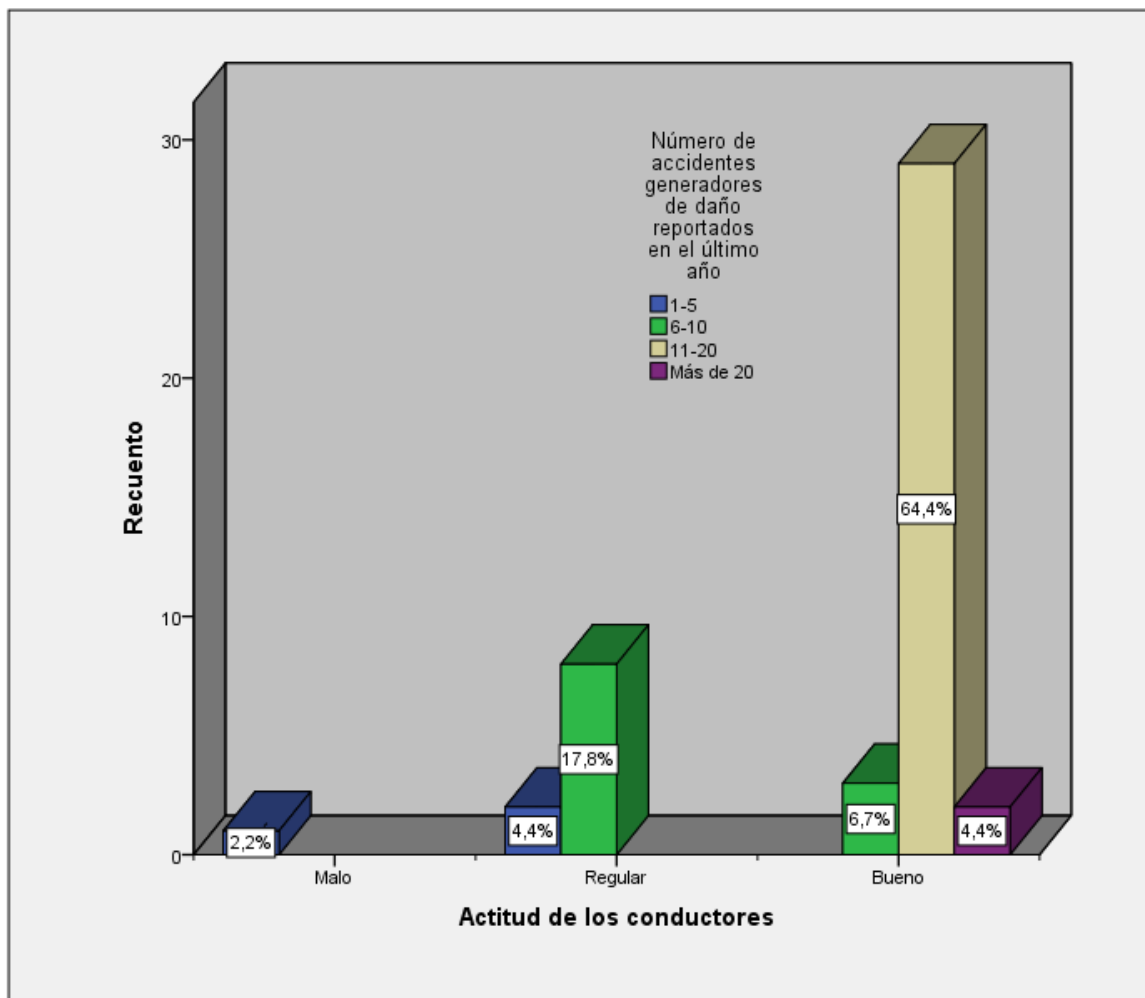
Tabla 9*Actitud de los conductores y el número de accidentes generadores de daño reportados en el último año*

		Número de accidentes generadores de daño reportados en el último año				Total	
		1-5	6-10	11-20	Más de 20		
		Actitud de los conductores	Bueno	Recuento	1		0
% del total	2,2%			0,0%	0,0%	0,0%	2,2%
Regular	Recuento		2	8	0	0	10
	% del total		4,4%	17,8%	0,0%	0,0%	22,2%
Malo	Recuento		0	3	29	2	34
	% del total		0,0%	6,7%	64,4%	4,4%	75,6%
Total	Recuento	3	11	29	2	45	
	% del total	6,7%	24,4%	64,4%	4,4%	100,0%	

Nota. La tabla presenta los resultados obtenidos tras la aplicación del instrumento a los inspectores de tránsito.

Figura 4

Actitud de los conductores y el número de accidentes generadores de daño reportados en el último año



Nota. La figura muestra los resultados de la tabla 8.

Interpretación:

La Tabla 8 muestra la relación entre la actitud de los conductores y el número de accidentes generadores de daño reportados en el último año. De manera general, el 2,2% de los conductores con una actitud considerada "buena" reportó entre 1 y 5 accidentes, mientras que el 22,2% de aquellos con una actitud "regular" reportó entre 1 y 10 accidentes. Por otro lado, el 75,6% de los



conductores con una actitud "mala" reportó entre 11 y más de 20 accidentes. En total, se reportaron 45 accidentes, distribuidos entre las diferentes categorías de actitud.

Al analizar los datos, se observa que la mayoría de los accidentes reportados provienen de conductores con una actitud "mala". En detalle, el 64,4% de los accidentes fueron reportados por conductores con una actitud "mala", que se refleja en un alto número de accidentes, con 29 incidentes en el rango de 11 a 20 accidentes y 2 incidentes con más de 20 accidentes. En contraste, los conductores con una actitud "buena" solo reportaron un accidente dentro del rango de 1 a 5 accidentes, lo que indica que una actitud más negativa se correlaciona con una mayor frecuencia de accidentes. Esto sugiere que una actitud deficiente hacia las normas de tránsito y el comportamiento al volante está estrechamente relacionada con un mayor número de accidentes generadores de daño.

Diversos estudios corroboran la relación entre una actitud negativa de los conductores y un incremento en la frecuencia de accidentes. De acuerdo con Arbieto et al. (2024) hallaron en Lima que los conductores con comportamientos imprudentes tienden a acumular un mayor número de accidentes, particularmente aquellos que reportan más de 10 incidentes anuales. Similarmente, (Castro & Ruiz, 2021) demostraron que una actitud desfavorable hacia las normas de tránsito está vinculada a una mayor probabilidad de estar involucrado en numerosos accidentes. Además, (Tosi et al., 2019) identificaron que los conductores con actitudes imprudentes tienen una incidencia significativamente alta de accidentes, subrayando la conexión directa entre comportamientos negativos y frecuencia elevada de accidentes.

Tabla 10

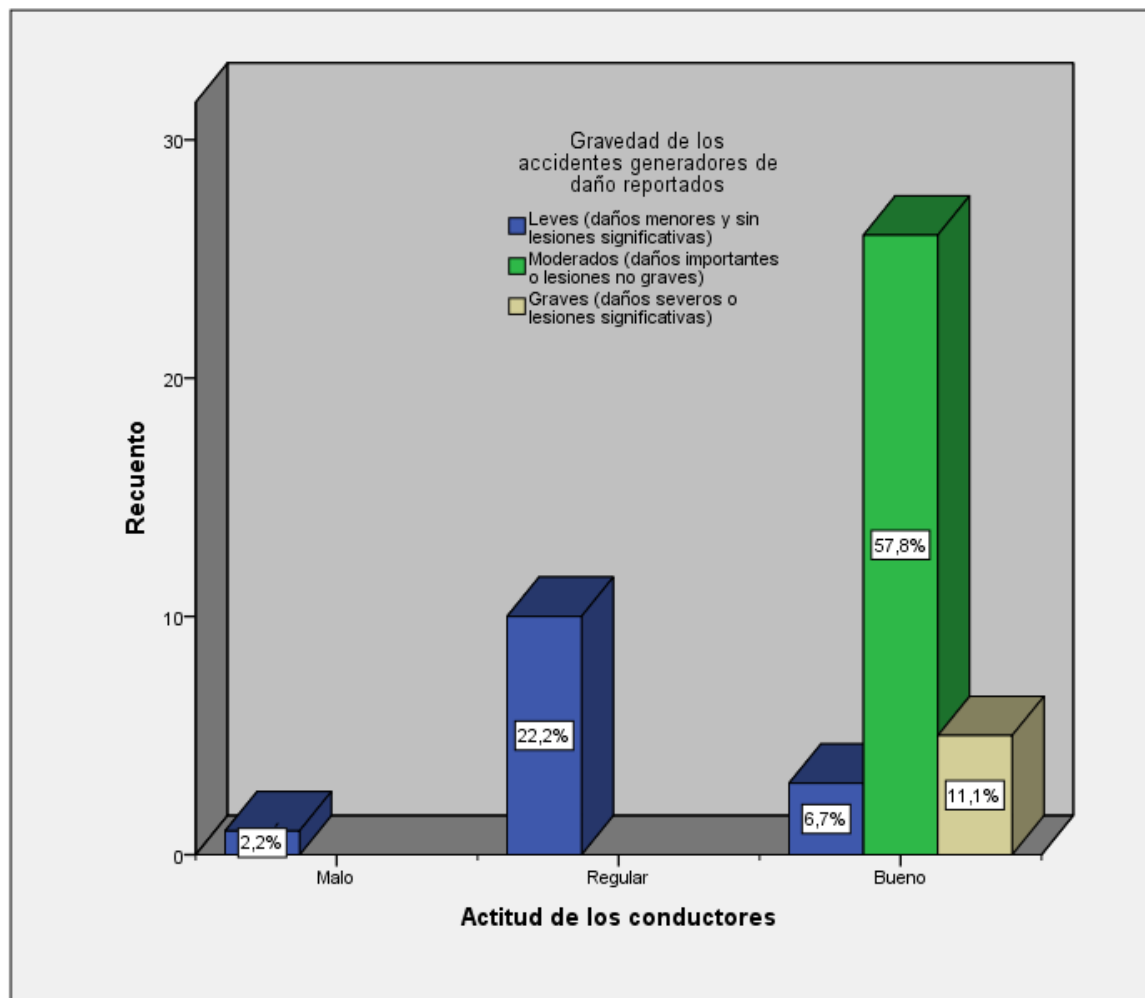
Actitud de los conductores y la gravedad de los accidentes generadores de daño reportados

		Gravedad de los accidentes generadores de daño reportados				Total
		Leves (daños menores y sin lesiones significativas)	Moderados (daños importantes lesiones graves)	Graves (daños severos o lesiones no significativas)		
Actitud de los conductores	Bueno	Recuento	1	0	0	1
		% del total	2,2%	0,0%	0,0%	2,2%
	Regular	Recuento	10	0	0	10
		% del total	22,2%	0,0%	0,0%	22,2%
	Malo	Recuento	3	26	5	34
		% del total	6,7%	57,8%	11,1%	75,6%
Total	Recuento	14	26	5	45	
	% del total	31,1%	57,8%	11,1%	100,0%	

Nota. La tabla presenta los resultados obtenidos tras la aplicación del instrumento a los inspectores de tránsito.

Figura 5

Actitud de los conductores y la gravedad de los accidentes generadores de daño reportados



Nota. La figura muestra los resultados de la tabla 9.

Interpretación:

a Tabla 9 ilustra la relación entre la actitud de los conductores y la gravedad de los accidentes generadores de daño reportados. En términos generales, el 2,2% de los conductores con una actitud "buena" reportó un accidente leve, sin registrar accidentes moderados ni graves. En contraste, el 22,2% de los conductores con una actitud "regular" también reportó únicamente accidentes



leves, sin registrar incidentes de gravedad moderada o grave. La mayoría de los accidentes, que suman el 75,6% de los casos, provienen de conductores con una actitud "mala", con 26 accidentes moderados y 5 graves.

Al analizar la distribución de la gravedad de los accidentes según la actitud de los conductores, se observa que la mayor proporción de accidentes moderados (57,8%) está asociada con conductores que tienen una actitud "mala". Esto sugiere que una actitud negativa o descuidada está vinculada a una mayor frecuencia de accidentes con daños importantes. En comparación, los conductores con una actitud "buena" o "regular" reportaron principalmente accidentes menores, lo que indica que una actitud más responsable y conforme a las normas de tránsito puede estar asociada con una menor gravedad en los accidentes reportados.

Estos resultados se encuentran respaldada por diversos estudios pertinentes. Según Tabora (2021) reveló que la falta de concentración, a menudo debido a distracciones como mensajes de texto, incrementa notablemente la probabilidad y la severidad de los accidentes. Según De Lama (2015) subrayó que los conductores con actitudes negativas tienden a verse involucrados en accidentes graves y con daños materiales, evidenciando una conexión directa entre actitudes imprudentes y la gravedad de los siniestros. Finalmente, la Fundación RACC (2008) descubrió una relación inversa entre la actitud de los conductores y la frecuencia de accidentes, confirmando que actitudes deficientes están vinculadas a un aumento en la cantidad y gravedad de los accidentes.

Tabla 11

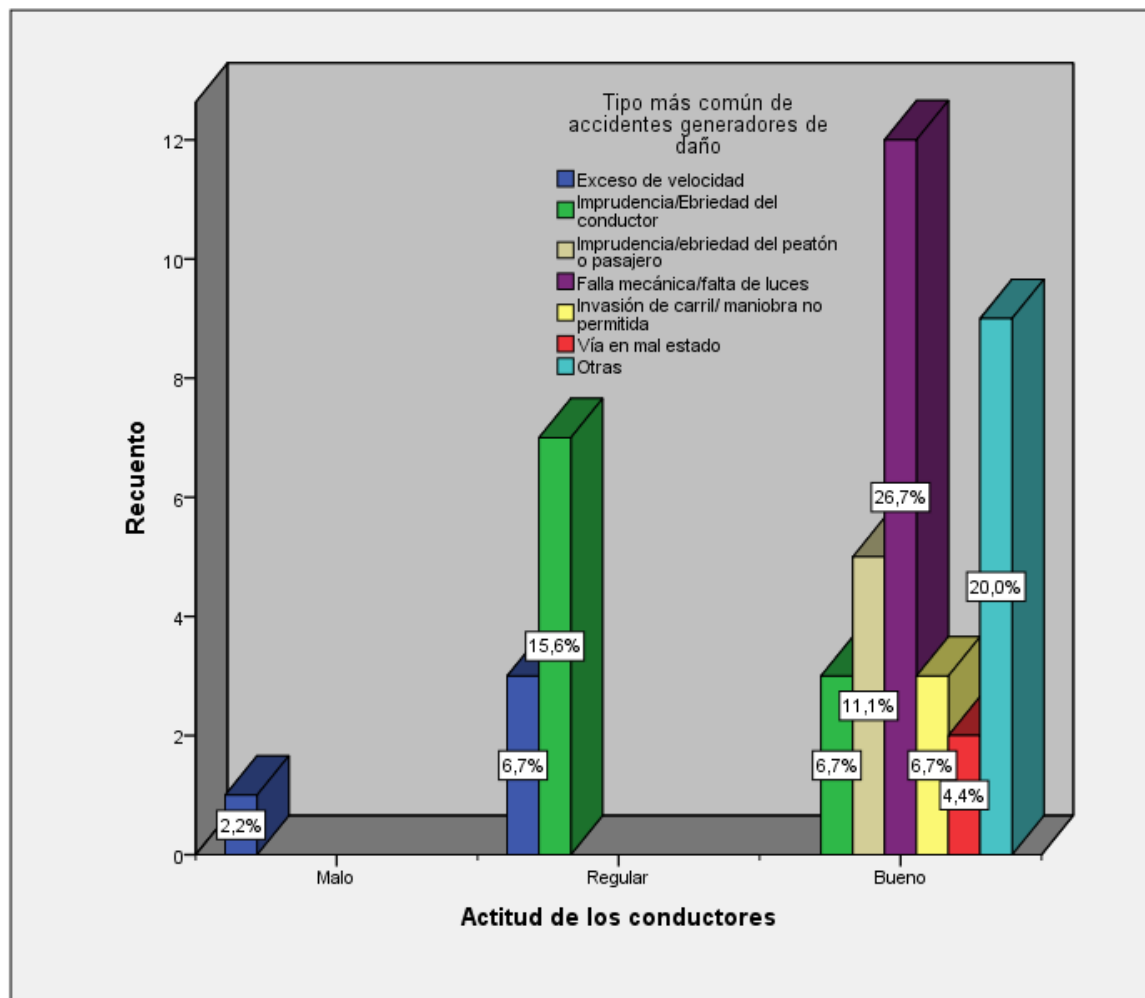
Actitud de los conductores y el tipo más común de accidentes generadores de daño

		Tipo más común de accidentes generadores de daño								Total	
		Exceso de velocidad	Imprudencia del conductor	Imprudencia /ebriedad del pasajero	Falla de mecánica o/falta de luces	Invasión de carril de/ maniobra permitida	de Vía mal estado	en Otras			
Actitud de los conductores	Bueno	Recuento	1	0	0	0	0	0	0	0	1
		% del total	2,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,2%
	Regular	Recuento	3	7	0	0	0	0	0	0	10
		% del total	6,7%	15,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	22,2%
	Malo	Recuento	0	3	5	12	3	2	9	34	
		% del total	0,0%	6,7%	11,1%	26,7%	6,7%	4,4%	20,0%	75,6%	
Total	Recuento	4	10	5	12	3	2	9	45		
	% del total	8,9%	22,2%	11,1%	26,7%	6,7%	4,4%	20,0%	100,0%		

Nota. La tabla presenta los resultados obtenidos tras la aplicación del instrumento a los inspectores de tránsito

Figura 6

Actitud de los conductores y el tipo más común de accidentes generadores de daño



Nota. La figura muestra los resultados de la tabla 10.

Interpretación:

La Tabla 10 muestra la relación entre la actitud de los conductores y el tipo más común de accidentes generadores de daño reportados. En general, el 2,2% de los conductores con una actitud "buena" reportó un accidente asociado con exceso de velocidad, sin registrar otros tipos de accidentes. En el grupo de conductores con una actitud "regular", el 22,2% de los accidentes reportados



fueron causados principalmente por imprudencia del conductor, sin registrar incidentes relacionados con otros factores como la ebriedad del peatón o pasajero, o fallas mecánicas.

Por otro lado, el 75,6% de los accidentes reportados por conductores con una actitud "mala" abarcan una variedad de causas, siendo los más frecuentes los asociados con imprudencia del conductor (6,7%), imprudencia del peatón o pasajero (11,1%), y maniobras no permitidas o invasión de carril (26,7%). Esta distribución sugiere que los conductores con una actitud negativa están más implicados en accidentes con diversas causas, especialmente imprudencia del conductor y maniobras no permitidas. En comparación, los conductores con una actitud "buena" y "regular" tienden a estar involucrados en tipos de accidentes menos variados, lo que podría indicar una relación entre una actitud más responsable y una menor diversidad en los tipos de accidentes reportados.

Diversas investigaciones corroboran los hallazgos sobre la relación entre la actitud de los conductores y el tipo de accidentes que generan daños. Según el MTC (2024), en 2023 se registraron 87,172 accidentes de tránsito, destacando que el 28.1% fueron causados por imprudencia del conductor, el 26.4% por exceso de velocidad, el 7.1% por ebriedad, el 3% por imprudencia del peatón, y el 35.4% por otros factores. De manera similar, Espinoza (2024) reporta un incremento del 37% en los atropellos a peatones en Lima durante 2024. Además, el diario oficial El Peruano (2021) señala que alrededor del 70% de los accidentes viales se deben a errores humanos, siendo la imprudencia del conductor, el consumo de alcohol y el incumplimiento de las normas de tránsito las principales causas.

4.3. Prueba de hipótesis

Chi cuadrado

Prueba 1:

HE1: La actitud de los conductores de transporte urbano incide en la frecuencia de accidentes generadores de daño, ciudad de Puno 2024.

- Ha: La actitud de los conductores de transporte urbano incide en la frecuencia de accidentes generadores de daño, ciudad de Puno 2024.
- H0: La actitud de los conductores de transporte urbano no incide en la frecuencia de accidentes generadores de daño, ciudad de Puno 2024.

Tabla 12

Pruebas de chi-cuadrado 1

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	44,294 ^a	6	0,000
Razón de verosimilitud	40,045	6	0,000
Asociación lineal por lineal	29,333	1	0,000
N de casos válidos	45		

a. 9 casillas (75,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es ,04.

Nota. La tabla muestra la prueba de hipótesis 1 con el coeficiente de ji-cuadrado.

Interpretación:

La Tabla 12 muestra que la prueba de chi-cuadrado reveló una relación significativa entre la actitud de los conductores de transporte urbano y la frecuencia de accidentes generadores de daño en la Ciudad de Puno en 2024. El valor del chi-cuadrado de Pearson es 44,294 con un valor de p de 0,000, lo que indica una asociación estadísticamente significativa, permitiendo rechazar la hipótesis nula. Esto sugiere que la actitud de los conductores influye

notablemente en la frecuencia de estos accidentes. Aunque el 75% de las casillas tienen un recuento esperado menor de 5, los resultados siguen respaldando la importancia de las actitudes de los conductores en la incidencia de accidentes.

Prueba 2:

HE2: La actitud de los conductores de transporte urbano incide en la severidad de los accidentes generadores de daño, ciudad de Puno 2024.

- Ha: La actitud de los conductores de transporte urbano incide en la severidad de los accidentes generadores de daño, ciudad de Puno 2024.
- H0: La actitud de los conductores de transporte urbano no incide en la severidad de los accidentes generadores de daño, ciudad de Puno 2024.

Tabla 13

Pruebas de chi-cuadrado 2

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	32,237 ^a	4	0,000
Razón de verosimilitud	35,505	4	0,000
Asociación lineal por lineal	21,829	1	0,000
N de casos válidos	45		

a. 6 casillas (66,7%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es ,11.

Nota. La tabla muestra la prueba de hipótesis 1 con el coeficiente de ji-cuadrado.



Interpretación:

La Tabla 13 muestra que la prueba de chi-cuadrado reveló una relación significativa entre la actitud de los conductores de transporte urbano y la severidad de los accidentes generadores de daño en la Ciudad de Puno en 2024. El valor del chi-cuadrado de Pearson es 32,237 con un valor de p de 0,000, lo que indica una asociación estadísticamente significativa y permite rechazar la hipótesis nula. Esto sugiere que la actitud de los conductores tiene un impacto importante en la severidad de los accidentes. Aunque el 66,7% de las casillas tienen un recuento esperado menor de 5, los resultados aún apoyan que las actitudes de los conductores influyen de manera significativa en la gravedad de los accidentes.

Prueba 3:

HE3: La actitud de los conductores de transporte urbano incide en el tipo de accidentes generadores de daño, ciudad de Puno 2024.

- Ha: La actitud de los conductores de transporte urbano incide en el tipo de accidentes generadores de daño, ciudad de Puno 2024.
- H0: La actitud de los conductores de transporte urbano no incide en el tipo de accidentes generadores de daño, ciudad de Puno 2024.

Tabla 14*Pruebas de chi-cuadrado 3*

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	40,646 ^a	12	0,000
Razón de verosimilitud	40,039	12	0,000
Asociación lineal por lineal	18,749	1	0,000
N de casos válidos	45		

a. 18 casillas (85,7%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es ,04.

Nota. La tabla muestra la prueba de hipótesis 1 con el coeficiente de ji-cuadrado.

Interpretación:

La Tabla 14 presenta los resultados de la prueba de chi-cuadrado para evaluar la incidencia de la actitud de los conductores de transporte urbano en el tipo de accidentes generadores de daño en la Ciudad de Puno en 2024. El valor del chi-cuadrado de Pearson es 40,646 con un valor de p de 0,000, lo que indica una relación estadísticamente significativa entre las actitudes de los conductores y el tipo de accidentes. A pesar de que el 85,7% de las casillas tienen un recuento esperado menor de 5, los resultados son concluyentes en apoyar la hipótesis alternativa (H_a). Esto implica que la actitud de los conductores influye significativamente en el tipo de accidentes, sugiriendo la necesidad de abordar actitudes específicas para reducir la incidencia de accidentes en diferentes categorías.



4.4. Discusión de resultados

En cuanto a la discusión de resultados, en los siguientes párrafos se describirán los datos obtenidos en contrastación con estudios previos y en donde se enfatizará con los resultados obtenidos.

El primer objetivo específico, determinar la incidencia la actitud de los conductores de transporte urbano en la frecuencia de accidentes generadores de daño, ciudad de Puno 2024. Se confirmo que la actitud incide en frecuencia de accidentes, ya que el 64,4% de los accidentes fueron reportados por conductores con una actitud "mala", que se refleja en un alto número de accidentes, con 29 incidentes en el rango de 11 a 20 accidentes y 2 incidentes con más de 20 accidentes. Se observa que varios estudios ofrecen perspectivas valiosas sobre la influencia de las actitudes de los conductores en la frecuencia de accidentes de tráfico. Por ejemplo, Castro y Ruiz (2021) revelaron que las actitudes protectoras hacia la seguridad vial afectan la incidencia de accidentes, al igual que Rojas (2020), quien encontró que la falta de concentración incrementa significativamente la probabilidad de accidentes. Chipana (2023) identificó que las imprudencias, relacionadas con actitudes negativas, son un factor crítico en la frecuencia de accidentes, mientras que Aguilar (2023) demostró que una mayor seguridad vial se asocia con una reducción de accidentes, sugiriendo la importancia de las actitudes en el contexto general de la seguridad vial. Urdaneta (2019) también destacó la relación entre actitudes hacia las normas de tránsito y los accidentes con daños materiales, subrayando la relevancia de modificar actitudes para mejorar la seguridad.

Respecto al segundo objetivo determinar la incidencia la actitud de los conductores de transporte urbano en la severidad de los accidentes generadores



de daño, ciudad de Puno 2024. Se confirma que la existencia de la influencia que genera la actitud en la severidad de los accidentes, ya que la mayor proporción de accidentes moderados (57,8%) está asociada con conductores que tienen una actitud "mala". Esto sugiere que una actitud negativa o descuidada está vinculada a una mayor frecuencia de accidentes con daños importantes. Los estudios relevantes indican una clara relación entre las actitudes de los conductores de transporte urbano y la severidad de los accidentes generadores de daño. Rojas (2020) mostró que una baja concentración al conducir está estrechamente vinculada con una mayor gravedad de los accidentes, sugiriendo que las actitudes que afectan la atención y concentración son cruciales. Chipana (2023) identificó que la imprudencia de los conductores, como el exceso de velocidad y la ebriedad, incrementa significativamente la severidad de los accidentes, destacando el impacto de actitudes negativas. Urdaneta (2019) destacó que las actitudes hacia el cumplimiento de las normas de tránsito también influyen en la severidad de los accidentes con daños materiales. Por último, Castro y Ruiz (2021) reafirmaron que las actitudes protectoras hacia la seguridad vial están relacionadas con una menor severidad en los accidentes.

Finalmente, se tiene al tercer objetivo el determinar la incidencia la actitud de los conductores de transporte urbano en el tipo de accidentes generadores de daño, ciudad de Puno 2024. Se confirmo que la actitud incide en el tipo de accidente de tránsito, ya que el 75,6% de los accidentes reportados por conductores con una actitud "mala" abarcan una variedad de causas, siendo los más frecuentes los asociados con imprudencia del conductor (6,7%), imprudencia del peatón o pasajero (11,1%), y maniobras no permitidas o invasión



de carril (26,7%). Estos resultados se asemejan a los hallazgos realizados por Castro y Ruiz (2021) reveló que las actitudes protectoras hacia la seguridad vial afectan el tipo de incidentes que enfrentan los conductores, como congestiones y estigmatización en grupos específicos. Complementando este hallazgo, la investigación de Chipana (2023) mostró que factores humanos, como actitudes imprudentes y el exceso de velocidad, son determinantes clave en los tipos de accidentes. Además, Urdaneta (2019) identificó que las actitudes negativas hacia las normas de tránsito están relacionadas con una mayor incidencia de accidentes con daños materiales.



CONCLUSIONES

PRIMERA: Se estableció que la actitud de los conductores de transporte urbano incide en los accidentes generadores de daño, ciudad de Puno 2024. Dado que los tres objetivos específicos han demostrado una relación significativa, se confirma la aceptación de la hipótesis general. Es importante destacar que en un 75,6%, considera que la actitud de los conductores es mala. Este resultado indica que una gran parte de los inspectores percibe una actitud negativa o deficiente en los conductores, lo que podría reflejar problemas generales en el comportamiento de los mismos.

SEGUNDA: Se determinó que la actitud de los conductores de transporte urbano incide en la frecuencia de accidentes generadores de daño, ciudad de Puno 2024. El análisis de Chi-cuadrado reveló que el 75,6% de los conductores presentan una actitud "mala", ya que los inspectores revelan que se reportan entre 11 y más de 20 accidentes, con un valor de significancia ($p=0,000$), lo que confirma la relación entre actitud de los conductores y la frecuencia de accidentes.

TERCERA: Se determinó que la actitud de los conductores de transporte urbano incide en la severidad de los accidentes generadores de daño, ciudad de Puno 2024. El análisis de Chi-cuadrado reveló que el 75,6% de los casos, provienen de conductores con una actitud "mala", ya que los inspectores revelan 26 accidentes moderados y



5 graves, con un valor de significancia ($p=0,000$), lo que confirma la relación entre actitud de los conductores y la severidad de los accidentes.

CUARTA: Se determinó que la actitud de los conductores de transporte urbano incide en el tipo de accidentes generadores de daño, ciudad de Puno 2024. El análisis de Chi-cuadrado reveló que el 75,6% de los accidentes reportados por conductores con una actitud "mala" abarcan una variedad de causas, siendo los más frecuentes los asociados con imprudencia del conductor (6,7%), imprudencia del peatón o pasajero (11,1%), y maniobras no permitidas o invasión de carril (26,7%), con un valor de significancia ($p=0,000$), lo que confirma la relación entre actitud de los conductores y el tipo de accidentes.



RECOMENDACIONES

PRIMERA: Al alcalde de la Municipalidad de Puno y las autoridades de transporte urbano desarrollen e implementen programas de capacitación continua para los conductores de transporte urbano. Estos programas deberían enfocarse en mejorar las actitudes hacia la conducción segura y en la promoción de una cultura de respeto hacia las normas de tránsito. Además, se deberían incluir talleres sobre manejo defensivo, gestión del estrés y la importancia de la responsabilidad vial.

SEGUNDA: Al ministro de Transportes y Comunicaciones a que revise y actualice el marco de sanciones para los conductores que presenten actitudes negativas y contribuyan a accidentes frecuentes. Además, se deberían establecer incentivos y recompensas para aquellos conductores que demuestren una actitud positiva y un historial de conducción seguro. Esta combinación de sanciones y recompensas puede motivar a los conductores a mejorar su comportamiento y reducir la frecuencia de accidentes.

TERCERA: A la Gerencia de Transportes y Seguridad Vial de Puno, a que incorporen evaluaciones psicológicas y comportamentales periódicas a los conductores. Estas evaluaciones pueden ayudar a identificar actitudes negativas y problemas psicológicos que puedan influir en la severidad de los accidentes. Basado en estos



resultados, se pueden diseñar intervenciones personalizadas para mejorar la actitud de los conductores.

CUARTA: AL alcalde de la Municipalidad de Puno, a que lance campañas de educación vial dirigidas a peatones y pasajeros, resaltando la importancia de su comportamiento en la prevención de accidentes. Estas campañas deben educar sobre prácticas seguras al cruzar calles y esperar el transporte, y deben promover la cooperación entre peatones y conductores para reducir la imprudencia de ambos lados.



REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Aguilar, S. (2023). *Seguridad vial y su relación con los accidentes de tránsito en conductores y peatones de Lima Metropolitana y Callao en el año 2022* [Universidad San Ignacio de Loyola].
<https://repositorio.usil.edu.pe/server/api/core/bitstreams/b5a83695-5c17-4e21-905c-b8c2fc364bfa/content>
- Arbieto, P., Jimenez, J., & Villalobos, W. (2024). *Alta mortalidad en accidentes de tránsito por velocidad con implicancia de género en Lima Metropolitana, en el periodo 2020 - 2022* [Pontificia Universidad Católica del Perú].
https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/28546/VILLALOBOS_OLORTEGUI_ARBIETO_AYQUIPA_JIMNEZ_GARCES_ALTA_MORTALIDAD.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Augenstein, J. (2002). Prevención de lesiones en accidente automovilístico - state of the art. *Revista Medica Revisada Por Pares*.
<https://www.medwave.cl/puestadia/cursos/3206.html>
- Bandura, A. (1977). *Social Learning Theory*. Prentice-Hall International Editions.
- Camarena, M., Del Carmen, A., & Herrera, V. (2001). *Conceptos De Seguridad Vial Y Cultura De Transito Para Erradicar Los Accidentes En La Carretera Guadalajara-Chapala*.
[https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con2_uibd.nsf/8FF31A675017FAF7052575A6000BC299/\\$FILE/3\[1\]ConceptosdeSeguridadVialGuadalajara.pdf](https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con2_uibd.nsf/8FF31A675017FAF7052575A6000BC299/$FILE/3[1]ConceptosdeSeguridadVialGuadalajara.pdf)
- Carrasco, S. (2006). *Metodología de la investigación científica*. Editorial San Marcos.



- Castro, S., & Ruiz, J. (2021). Actitudes protectoras relacionadas con la seguridad vial en conductores de Villavicencio (Colombia). *Diversitas*, 17(2).
<https://doi.org/10.15332/22563067.7070>
- Centro de Seguros y Servicios ECI. (n.d.). *Daño*. Seguros.Elcoriteingles.Es.
<https://seguros.elcoriteingles.es/diccionario/d/dano/>
- Chipana, J. (2023). *Factores que influyen en los accidentes de tránsito ocasionados por el transporte público terrestre en Villa El Salvador, 2021* [Universidad Autónoma del Perú].
[https://repositorio.autonoma.edu.pe/bitstream/handle/20.500.13067/2273/Chipana Miranda%2C Jorge.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.autonoma.edu.pe/bitstream/handle/20.500.13067/2273/Chipana%20Miranda%2C%20Jorge.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Choque, J. (2018). *Estimación de los costos economicos indirectos de los accidentes de tránsito en el departamento de Puno periodo 2013-2017* [Universidad Nacional Del Altiplano].
http://repositorio.unap.edu.pe/bitstream/handle/20.500.14082/15184/Choque_Mendoza_Joanne_Xiomara.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- De la Torre, S. (2023). *Descubre la Teoría del Aprendizaje Social de Albert Bandura y su impacto en la formación*. Iseazy.Com.
<https://www.iseazy.com/es/blog/teoria-del-aprendizaje-social-de-bandura/>
- De Lama, R. (2015). *Revisión sistematica sobre el factor humano en la seguridad vial del Perú*. [https://www.mtc.gob.pe/cnsv/documentos/ESTUDIO SOBRE EL COMPORTAMIENTO HUMANO EN LAS VÍAS.pdf](https://www.mtc.gob.pe/cnsv/documentos/ESTUDIO%20SOBRE%20EL%20COMPORTAMIENTO%20HUMANO%20EN%20LAS%20VIAS.pdf)
- Diccionario panhispánico del español jurídico. (2023). *Conductor, ra*. Dpej.Rae.Es. <https://dpej.rae.es/lema/conductor-ra>
- Editorial Universitaria Ramón Areces. (n.d.). *El transporte: concepto*,



características, funciones y clases de transportes. 1–12.

<https://www.cerasa.es/media/areces/files/book-attachment-3111.pdf>

El Peruano. (2021). *MTC: Cerca del 70 % de accidentes viales es ocasionado por factores humanos.* Elperuano.Pe.

<https://elperuano.pe/noticia/130841-mtc-cerca-del-70-de-accidentes-viales-es-ocasionado-por-factores-humanos>

Escobar, J., & Cuervo, A. (2008). Validez de contenido y juicio de expertos: una aproximación a su utilización. *Avances En Medición*, 27–36.

http://www.humanas.unal.edu.co/psicometria/files/7113/8574/5708/Articulo3_Juicio_de_expertos_27-36.pdf

Espinoza, A. (2024). *Atropellos a peatones en Lima se incrementan un 37% en lo que va del 2024.* Infobae.Com.

<https://www.infobae.com/peru/2024/08/17/atropellos-a-peatones-en-lima-se-incrementan-un-37-en-lo-que-va-del-2024/>

ETSC. (2023). *17th Annual Road Safety Performance Index (PIN Report).*

<https://etsc.eu/17th-annual-road-safety-performance-index-pin-report/#:~:text=There were 20%2C678 deaths on,in 2022%2C compared to 2021.>

FICUS. (n.d.). *Definición de los transportes y factores condicionantes.* 1–5.

<https://gc.scalahed.com/recursos/files/r161r/w24854w/Definicion de los transportes y factores condicionantes.pdf>

Fundación RACC. (2008). *La distracción de los conductores: un riesgo no percibido.* Automóvil Club. https://movilidad.racc.es/wp-content/uploads/importfichas/fichasFundacion/Multimedia/1428318371399/blob/La_distraccion_de_los_conductores_un_riesgo_no_percibido_



ES.pdf

- Gobierno Regional La Libertad. (2019). *Conductores y pasajeros tienen obligación de respetar la normas de transito*. Regionlalibertad.Gob.Pe/.
<https://www.regionlalibertad.gob.pe/noticias/regionales/10854-conductores-y-pasajeros-tienen-obligacion-de-respetar-las-normas-de-transito>
- INEI. (2024). *Estadísticas de la Criminalidad, Seguridad Ciudadana y Violencia: Una visión desde los registros administrativos*.
<https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/6601150/5738344-estadisticas-de-criminalidad-seguridad-ciudadana-y-violencia-enero-marzo-2024.pdf>
- Marfull Pujadas, A. (2019). *El método hipotético-deductivo de Karl Popper*. Andreumarfull.Com. <https://andreumarfull.com/2019/12/18/el-metodo-hipotetico-deductivo/>
- MINSA. (2019). *El 62% de los accidentes de tránsito ocurren en zonas urbanas*. Gob.Pe. <https://www.gob.pe/institucion/minsa/noticias/65931-el-62-de-los-accidentes-de-transito-ocurren-en-zonas-urbanas>
- MTC. (2017). *Manual de seguridad vial*.
https://portal.mtc.gob.pe/transportes/caminos/normas_carreteras/documentos/manuales/Manual_de_Seguridad_Vial_2017.pdf
- MTC. (2024). *Imprudencia del conductor y exceso de velocidad son las principales causas de accidentes en el país*. Gob.Pe.
<https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/959363-imprudencia-del-conductor-y-exceso-de-velocidad-son-las-principales-causas-de-accidentes-en-el-pais>



- Muntané, J. (2010). Introducción a la investigación básica. *Revista Andaluza de Patología Digestiva*, 33(3), 221–227.
- Nehuén, T. (2023). *Definición de conductor*. Definicion.De.
<https://definicion.de/conductor/>
- NHTSA. (2020). *Traffic Safety Facts*. NHTSA.
<https://crashstats.nhtsa.dot.gov/Api/Public/ViewPublication/813326.pdf>
- Nicomendes, E. (n.d.). *Tipos de investigación*.
<https://core.ac.uk/download/pdf/250080756.pdf>
- NIH. (n.d.). *¿Qué factores de riesgo enfrentan todos los conductores?*
Espanol.Nichd.Nih.Gov.
<https://espanol.nichd.nih.gov/salud/temas/driving/informacion/factores>
- OMS. (2023a). *Global status report on road safety 2023*. World Health Organization.
<https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/375016/9789240086517-eng.pdf?sequence=1>
- OMS. (2023b). *Traumatismos causados por el tránsito*. Who.Int.
<https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>
- Oviedo, H., & Campo, A. (2005). Metodología de investigación y lectura crítica de estudios: Aproximación al uso del coeficiente alfa de Cronach. *Revista Colombiana de Psiquiatría*, XXXIV(4). <https://doi.org/10.1590/s1135-57272002000200001>
- Perez, J., & Merino, M. (2023). *Definición de daño*. Definicion.De.
<https://definicion.de/dano/>
- Perez, S., & Gardey, A. (2021). *Definición de transporte*. Definicion.De.
<https://definicion.de/transporte/>



- Policia Nacional del Perú. (2023). *Boletín Estadístico Policial I Trimestre 2023*.
Dirección de tecnología de la información y Comunicaciones.
<https://www.policia.gob.pe/estadisticopnp/documentos/boletin-2023/Boletin I Trimestre 2023.pdf>
- Quispe, Y. (2021). *Evaluación del examen de conocimiento para obtención o revalidación de licencias de conducir en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Puno 2019* [Universidad Nacional Del Altiplano].
http://tesis.unap.edu.pe/bitstream/handle/20.500.14082/16089/Quispe_Perez_Yermahin_Cooper.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Radio Onda Azul. (2023). *La principal causa de accidentes de tránsito, es por la imprudencia del conductor*. Radioondaazul.Com.
<https://radioondaazul.com/la-principal-causa-de-accidentes-de-transito-es-por-la-imprudencia-del-conductor/>
- RAE. (2019). *conductor, ra*. Rae.Es. <https://www.rae.es/diccionario-estudiante/conductor>
- Ramos, C. A. (2020). Alcances de una investigación. *CienciAmérica*, 9(3), 1–6.
<https://doi.org/10.33210/ca.v9i3.336>
- REDIP. (2023). *Bandura y la teoría del aprendizaje social*. CDDDnfo.
<https://www.cdddnfo/bandura-y-la-teoria-del-aprendizaje-social/>
- Resolución Ejecutiva Regional N°117-2024-GRPUNO/GR. (2024). *Gobierno Regional Puno 2023 Memoria Anual 2022*.
<https://www.regionpuno.gob.pe/descargas/resoluciones/ejecutivas/2024/R.E.R. Nro 117-2024-GR-GR PUNO.pdf>
- Rojas, W. (2020). *Conductores Y La Generación De Accidentes De Tránsito* [Universidad Nacional de Colombia].



<https://repositorio.unal.edu.co/bitstream/handle/unal/80429/79857169.2021.pdf?sequence=3>

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

Sánchez, F. (2008). Actitudes frente al riesgo vial. *Intervención Psicosocial*, 17, 45–59. <https://scielo.isciii.es/pdf/inter/v17n1/v17n1a05.pdf>

Sousa, V., Driessnack, M., & Costa, I. (2007). Revisión de diseños de investigación resaltantes para enfermería. Parte1: Diseño de investigación cuantitativa. *Revista Latinoamericana Enfermagem*, 15(3), 6.

<https://www.scielo.br/j/rlae/a/7zMf8XypC67vGPrXVrVFGdx/?format=pdf&lang=es>

SUTRAN. (2022). *Reporte estadístico N°012 - 2022*. [https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/2778554/Reporte Estadístico N°012-2022 - Accidentes de tránsito ocurridos en carreteras.pdf](https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/2778554/Reporte%20Estadístico%20N%012-2022%20-%20Accidentes%20de%20tránsito%20ocurridos%20en%20carreteras.pdf)

Tabora, O. (2021). Efecto de las distracciones por el uso del teléfono celular durante la conducción. *Revista Infraestructura Vial*, 23(42), 61–70. <https://doi.org/10.15517/iv.v23i42.46667>

Tello, J. (n.d.). *Impacto del modelo de cambio de actitudes en el proceso de capacitación del profesora de formación vial* [Universidad Autónoma de Barcelona]. https://ddd.uab.cat/pub/tesis/2024/hdl_10803_691200/jrts1de1.pdf

Thorne, B. (2023). *Intervención en el cambio de comportamiento basado en la estrategia conductual emocional para la reducción de accidentes de*



tránsito en la empresa CIVA , 2022 [Universidad Católica Santo Toribio de Mogrovejo].

https://tesis.usat.edu.pe/bitstream/20.500.12423/6646/1/TL_ThorneChuecasBrunella.pdf

Tosi, J., Trógolo, M., & Ledesma, R. D. (2019). Actitudes y conductas de riesgo en la conducción. *Psicología Para América Latina*, 31, 39–52.

Triglia. (2015). *La Teoría del Aprendizaje Social de Albert Bandura*. Psicologiaymente.Com. <https://psicologiaymente.com/social/bandura-teoria-aprendizaje-cognitivo-social>

Trimble. (n.d.). *Conductas arriesgadas que provocan accidentes viales*. E-book Gratuito. <https://tl.trimble.com/wp-content/uploads/2023/04/Conductas-arriesgadas-que-provocan-accidentes-de-transito-1.pdf>

Truccone, S. (2017). Un concepto de daño y sus consecuencias para la parte general del derecho penal. *Occupational Medicine*, 12(24), 1184–1210. <https://philpapers.org/archive/BORUCD-2.pdf>

Úbeda, D. (2017). *Predicción de la severidad de accidentes de tráfico en la red de carreteras de España y Reino Unido mediante modelos estadísticos basados en random forest y regresión logística* [Universidad Miguel Hernández de Elche]. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/tesis?codigo=123645&info=resumen&idioma=SPA%0Ahttps://dialnet.unirioja.es/servlet/tesis?codigo=123645>

Universidad de Jaén. (2010). Factores causantes de los accidentes. In *Prevención de riesgos laborales*. <https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099.1/6321/06.pdf?sequence=7>



Urdaneta, D. (2019). Actitud de los conductores involucrados en accidentes de tránsito con daños materiales. Caso de estudio: Municipio libertador del estado mérida. *Sapienza Organizacional*, 6(12).

<https://www.redalyc.org/journal/5530/553066097011/html/>

Vásquez, J. (2014). Sucesos de transito. *División Nacional de Tanatología Forense*.

https://www.mpfn.gob.pe/escuela/contenido/actividades/docs/4176_accidentes_tran_original.pdf

Wikipedia. (2022). *Departamento de Puno*. Wikipedia.Org.

https://es.wikipedia.org/wiki/Departamento_de_Puno



ANEXOS

ANEXO 1 Matriz de Consistencia

Título			
ANÁLISIS DE LA ACTITUD DE LOS CONDUCTORES DE TRANSPORTE URBANO Y SU INCIDENCIA DE ACCIDENTES GENERADORES DE DAÑO, CIUDAD DE PUNO 2024			
Autor			
ROYER VENANCIO CHURATA GUTIERREZ			
Problemas	Objetivos	Hipótesis	Variables
Problema general	Objetivo general	Hipótesis general	Variable independiente:
¿Cómo la actitud de los conductores de transporte urbano incide en los accidentes generadores de daño, ciudad de Puno 2024?	Establecer la incidencia de la actitud de los conductores de transporte urbano en los accidentes generadores de daño, ciudad de Puno 2024.	La actitud de los conductores de transporte urbano incide en los accidentes generadores de daño, ciudad de Puno 2024.	Actitud de los conductores D1: captación - D2: control - D3:
Problemas específicos	Objetivos específicos	Hipótesis específicas	condiciones laborales
¿Cómo la actitud de los conductores de transporte urbano incide en la frecuencia de accidentes generadores de daño, ciudad de Puno 2024?	Determinar la incidencia la actitud de los conductores de transporte urbano en la frecuencia de accidentes generadores de daño, ciudad de Puno 2024.	La actitud de los conductores de transporte urbano incide en la frecuencia de accidentes generadores de daño, ciudad de Puno 2024.	Variable dependiente:
¿Cómo la actitud de los conductores de transporte	Determinar la incidencia la actitud de los conductores de transporte	La actitud de los conductores de transporte urbano incide en la	Accidentes generadores de daño



<p>urbano incide en la severidad de los accidentes generadores de daño, ciudad de Puno 2024? ¿Cómo la actitud de los conductores de transporte urbano incide en el tipo de accidentes generadores de daño, ciudad de Puno 2024?</p>	<p>urbano en la severidad de los accidentes generadores de daño, ciudad de Puno 2024. Determinar la incidencia la actitud de los conductores de transporte urbano en el tipo de accidentes generadores de daño, ciudad de Puno 2024.</p>	<p>severidad de los accidentes generadores de daño, ciudad de Puno 2024. La actitud de los conductores de transporte urbano incide en el tipo de accidentes generadores de daño, ciudad de Puno 2024.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - D1: tipos de trabajos informales - D2: condiciones laborales en la informalidad - D3: Regulación del contrato con la víctima
---	--	---	--

Metodología

Enfoque: cuantitativo.
Método: hipotético deductivo.
Tipo: básico.
Nivel: explicativo.
Diseño: no experimental.
Población: inspectores de tránsito del distro de Puno.
Muestra: 45 inspectores de tránsito del distro de Puno.
Técnica e instrumentos: encuesta y cuestionario.
Muestreo: por conveniencia.

ANEXO 2 Instrumento 1

ENCUESTA SOBRE LA ACTITUD DE LOS CONDUCTORES Y LA INCIDENCIA EN ACCIDENTES GENERADORES DE DAÑO

Instrucciones: Indique el grado en que está de acuerdo con las siguientes afirmaciones sobre la actitud de los conductores. Use la siguiente escala de Likert:

- 1 - Totalmente en desacuerdo
- 2 - En desacuerdo
- 3 - Ni de acuerdo ni en desacuerdo
- 4 - De acuerdo
- 5 - Totalmente de acuerdo

Cuestionario:

Preguntas	Valores				
	1	2	3	4	5
1. Los conductores suelen cumplir con las señales de tránsito.					
2. Los conductores utilizan el cinturón de seguridad de manera consistente.					
3. Los conductores evitan usar el teléfono móvil mientras conducen.					
4. Los conductores tienden a mantener la velocidad permitida en todo momento.					

A continuación, responda las siguientes preguntas sobre los accidentes generadores de daño que ha observado o reportado.

5. Número de accidentes generadores de daño reportados en el último año: a) Ninguno. b) 1-5. c) 6-10. d) 11-20. e) Más de 20.	7. Tipo de accidentes generadores de daño más común: a) Exceso de velocidad. b) Imprudencia/Ebriedad del conductor. c) Imprudencia/ebriedad del peatón o pasajero. d) Falla mecánica/falta de luces. e) Invasión de carril/ maniobra no permitida. f) Vía en mal estado. g) Otras.
6. Gravedad de los accidentes generadores de daño reportados: a) Leves (daños menores y sin lesiones significativas). b) Moderados (daños importantes o lesiones no graves). c) Graves (daños severos o lesiones significativas).	

Gracias por su participación



ANEXO 3 Validez de Instrumento

FICHA DE VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO

OPINIÓN DEL EXPERTO

I. DATOS GENERALES

1.1. Autor del instrumento:

1.2. Validado por:

1.3. Título de la investigación:
Establecer la incidencia de la actitud de los conductores de transporte urbano en los accidentes generadores de daño, ciudad de Puno 2024...

1.4. Nombre del instrumento: Encuesta sobre la actitud de los conductores y la incidencia en accidentes generadores de daño

II. ASPECTOS A EVALUAR

N°	INDICADORES		VALORACIÓN																								
			DEFICIENTE					BAJO					REGULAR					BUENA					EXCELENTE				
			1	9	11	16	21	26	31	36	41	46	51	56	61	66	71	76	81	86	91	96					
			5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100					
1	CLARIDAD	Esta formado con lenguaje apropiado.																									
2	OBJETIVIDAD	Está expresado en conductas observables.																									
3	ACTUALIDAD	Está adecuado al avance de la ciencia.																									
4	ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica.																									
5	SUFICIENCIA	El número de ítems propuesto es suficiente para medir la variable.																									
6	ADECUACIÓN	Está adecuado para valorar la variable de estudio.																									
7	CONSISTENCIA	Está basado en aspectos teóricos y científicos.																									
8	COHERENCIA	Existe coherencia entre el problema, objetivos e hipótesis.																									
9	METODOLOGÍA	Responde al propósito de la investigación.																									
10	PERTINENCIA	Es útil y adecuado para la investigación.																									

III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD:

IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN:

V. OBSERVACIONES:

LUGAR Y FECHA:

FIRMA DEL EXPERTO



UNIVERSIDAD ANDINA "Néstor Cáceres Velásquez"

Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas
UNIDAD DE INVESTIGACIÓN



VALIDEZ DEL INSTRUMENTO

TÍTULO DE TESIS:

ANÁLISIS DE LA ACTITUD DE LOS CONDUCTORES DE TRANSPORTE URBANO Y SU INCIDENCIA DE ACCIDENTES GENERADORES DE DAÑO, CIUDAD DE PUNO 2024

I. REFERENCIAS

- EXPERTO NOMBRES Y APELLIDOS: Luis CHAIÑA AGUILAR
- PROFESIÓN : ABOGADO
- GRADO ACADÉMICO: MAGISTER EN DERECHO

II. ASPECTO DE VALIDACIÓN

INDICADORES	CRITERIOS	DEFICIENTE	REGULAR	BUENA	MUY BUENA	EXCELENTE
41. CLARIDAD	Está redactado con lenguaje apropiado	1	2	3	4	5
42. CREATIVIDAD	Está expresado en capacidades observables	1	2	3	4	5
43. ACTUALIDAD	Adecuado al avance de la ciencia	1	2	3	4	5
44. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica de los ítems con las variables	1	2	3	4	5
45. SUFICIENCIA	Valora las dimensiones en cantidad y calidad suficientes.	1	2	3	4	5
46. INTENCIONALIDAD	Adecuado para cumplir los objetivos de la investigación.	1	2	3	4	5
47. CONSISTENCIA	Está basado en aspectos teóricos y científicos	1	2	3	4	5
48. COHERENCIA	Entre las dimensiones, indicadores, ítems e índices.	1	2	3	4	5
49. METODOLOGÍA	La estrategia responde al propósito de la investigación.	1	2	3	4	5
50. PERTENENCIA	El instrumento es útil y adecuado para la investigación.	1	2	3	4	5

Fuente:

III. OBSERVACIÓN Y RECOMENDACIÓN

IV. RESOLUCIÓN

- a. Aprobado (C ≥ 75% = 0.75)
- b. Desaprobado (C < 75% = 0.75)

Lugar y fecha:

.....
 Firma del experto
 DNI N° 02363034
 N° celular: 951629009



VALIDEZ DEL INSTRUMENTO

TÍTULO DE TESIS:

ANÁLISIS DE LA ACTITUD DE LOS CONDUCTORES DE TRANSPORTE URBANO Y SU INCIDENCIA DE ACCIDENTES GENERADORES DE DAÑO, CIUDAD DE PUNO 2024

I. REFERENCIAS

- EXPERTO NOMBRES Y APELLIDOS: Néstor BARRANTES SANCHEZ
- PROFESIÓN : ABOGADO
- GRADO ACADÉMICO: DOCTOR EN DERECHO

II. ASPECTO DE VALIDACIÓN

INDICADORES	CRITERIOS	DEFICIENTE	REGULAR	BUENA	MUY BUENA	EXCELENTE
51. CLARIDAD	Está redactado con lenguaje apropiado	1	2	3	4	5
52. CREATIVIDAD	Está expresado en capacidades observables	1	2	3	4	5
53. ACTUALIDAD	Adecuado al avance de la ciencia	1	2	3	4	5
54. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica de los ítems con las variables	1	2	3	4	5
55. SUFICIENCIA	Valora las dimensiones en cantidad y calidad suficientes.	1	2	3	4	5
56. INTENCIONALIDAD	Adecuado para cumplir los objetivos de la investigación.	1	2	3	4	5
57. CONSISTENCIA	Está basado en aspectos teóricos y científicos	1	2	3	4	5
58. COHERENCIA	Entre las dimensiones, indicadores, ítems e índices.	1	2	3	4	5
59. METODOLOGÍA	La estrategia responde al propósito de la investigación.	1	2	3	4	5
60. PERTENENCIA	El instrumento es útil y adecuado para la investigación.	1	2	3	4	5

Fuente:

III. OBSERVACIÓN Y RECOMENDACIÓN

IV. RESOLUCIÓN

a. Aprobado

($C \geq 75\% = 0.75$)

b. Desaprobado

($C < 75\% = 0.75$)

Lugar y fecha:



 Firma del experto
 DNI N° 02389922
 N° celular: 999776613



ANEXO 1 FORMULARIO DE AUTORIZACIÓN

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

Formato digital

Fecha de entrega: 28 - 11 - 24

1. Datos del autor (es):

Nombres y Apellidos: <u>ROYER VENANCIO CHURATA GUTIERREZ</u>	
Dirección: <u>Jr. ESMERALDA F-23 - PUNO</u>	
DNI/Carné de Extranjería/Pasaporte N°: <u>74946722</u>	
Teléfono: <u>967173983</u>	email: <u>royervguti1@gmail.com</u>
Nombres y Apellidos: _____	
Dirección: _____	
DNI/Carné de Extranjería/Pasaporte N°: _____	
Teléfono: _____	email: _____
Facultad y/o Escuela de Posgrado: _____	<u>FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS</u>
Escuela Profesional o Mención: _____	<u>ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO</u>
Título o Grado Académico a optar: _____	<u>ABOGADO</u>
Asesor: <u>Dr. JIMY HUMPIRI NUÑEZ</u>	
Esta obra se encuentra dentro de las siguientes denominaciones:	
Trabajo de Investigación <input type="checkbox"/>	Tesis <input checked="" type="checkbox"/>
Trabajo de Suficiencia Profesional <input type="checkbox"/>	Trabajo Académico <input type="checkbox"/>
Título: <u>ANÁLISIS DE LA ACTITUD DE LOS CONDUCTORES DE TRANSPORTE URBANO Y SU INCIDENCIA DE ACCIDENTES GENERADORES DE DAÑO, CIUDAD DE PUNO 2024</u>	
Palabras claves, (3 a 5 términos): <u>actitud, accidente de tránsito, daño, imprudencia, transporte urbano.</u>	
¿Esta obra se desarrolló en la UANCV ^{1, 2} ?	
<u>1</u>	
¹ 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.	
² 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

28 - 11 - 24

Fecha